



USAID
DIN PARTEA POPORULUI
AMERICAN

**Proiectul USAID Comerț, Investiții
și Reglementarea Activității de
Întreprinzător (BRITE)**

STUDIUL DE CRONOMETRARE A TIMPULUI - RAPORT FINAL

SERVICIUL VAMAL MOLDOVA

Contract No. AID-117-I-12-00001
Task Order No. AID-117-TO-12-00001

Mai 2016

Acest document a fost elaborat de Proiectul Comerț, Investiții și Reglementarea Activității de Întreprinzător (BRITE), finanțat de Agenția Statelor Unite pentru Dezvoltare Internațională (USAID). Opiniile exprimate în acest raport aparțin autorului și nu reflectă neapărat poziția USAID sau a Guvernului SUA.

ACRONIME ȘI DEFINIȚII

AEO	Agent Economic Autorizat
ANSA	Agenția Națională pentru Siguranța Alimentelor a Republicii Moldova
BNS	Biroul Național de Statistică al Republicii Moldova.
BRITE	Programului USAID Comerț, Investiții și Reglementarea Activității de Întreprinzător
CEE-ONU	Comisia Economică a Organizației Națiunilor Unite pentru Europa
Control fitosanitar	Proceduri aferente sănătății plantelor, în special referitoare la cerințele comerțului internațional
Control sanitar-veterinar	Proceduri referitoare la boli, vătămări și tratamentul animalelor de fermă și domestice.
Culoarul AEO / TIR EPD	Culoar pentru AEO și deținătorii de proceduri simplificate
DAU	Document Administrativ Unic
Ghișeu unic	Mecanism care permite părților implicate în comerț și transport să acorde informație și documente standardizate printr-un singur punct de recepționare, astfel fiind îndeplinite toate cerințele legislației privind reglementarea activității de import, export și tranzit.
La ieșire	Direcția camionului spre ieșirea din Moldova. Folosit pentru a descrie camioanele, care ies din Moldova și procedurile pe care le urmează.
La intrare	Direcția camionului spre intrarea în Moldova. Folosit pentru a descrie camioanele care intră în Moldova și procedurile pe care le urmează
NCF	Națiunea cea mai favorizată
AEO / TIR EPD	Deținător de proceduri simplificate /agent economic de încredere
OMC	Organizația Mondială a Comerțului
OMV	Organizația Mondială a Vămilor
Procedura T1	Procedura din ASYCUDA pentru tranzitul intern de mărfuri prin Moldova de la un PTF la PVI și invers.
PS	Proceduri simplificate
PTF	Punct de Trecere a Frontierei
PVI	Posturi Vamale Interne
SFS	Acordul OMC privind aplicarea măsurilor sanitare și fitosanitare.
SV RM	Serviciul Vamal al Republicii Moldovei
TFUE	Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Timp de staționare	Timpul de inactivitate petrecut în poziție de așteptare, zonă sau etapă a unui proces, care nu este direct legat de procesele de control la frontieră.
TIR	Transport Internațional Rutier
TRS	Studiu de cronometrare a timpului utilizând modelul propus de OMV în Ghidul privind Studiul de Cronometrare a Timpului (TRS)
UE	Uniunea Europeană

Cuprins

Rezumat Executiv	5
1: Prezentare generală	7
2: Obiective, domeniul de aplicare și sectoarele analizate	9
3: Revizuirea rezultatelor TRS.....	11
3.1: Transportul la ieșire	11
3.1.1: Proceduri revizuite pentru exporturile obișnuite	12
3.2: Proceduri de import	15
3.3: Proceduri de tranzit internațional (TIR)	20
3.4: Impactul analizei culoarelor, bazate pe risc.....	23
3.5: Impactul procedurilor sanitar - veterinar și fitosanitar.....	27
3.6: Impactul scanării cu raze X.....	29
3.7: Impactul controlului poliției de frontieră, a cântăririi și a plășilor bancare.....	30
3.7.1: Poliția de Frontieră.....	30
3.7.2: Cântarul pentru mașini	31
3.7.3: Servicii bancare.....	32
3.8: Vehicule goale	33
3.9: Proceduri simplificate: APV și AEO.....	33
4: Metodologia.....	34
4.1: Colectarea de date	36
Anexa A: Tabele de sinteză privind comerțul	37
Anexa B: Timpul necesar importului din Republica Moldova	39
Anexa B1: Date privind importul pentru anul 2013 :	39
Anexa B2: Date privind importul pentru anul 2016	40
Anexa B3: Diferențe între datele privind importul din 2013 și 2016.....	41
Anexa C: Timpul necesar pentru export din Republica Moldova	42
Anexa C1: 2013 Date la ieșire	42
Anexa C2: Date pentru anul 2016.....	43
Anexa C3: Diferențe și comentarii.....	44
Anexa D: Acțiuni de facilitare a comerțului recomandate de TRS 2013, implementate în ultimii ani.....	45
Anexa E: Date de la PTF puse la dispoziție de sistemele informaticice ale Serviciului Vamal și poliția de frontieră.....	46
Anexa Y: Colectarea de date la PVI și PTF	47
Anexa Y1: Copii ale formularelor.....	48
Anexa Z: Schema logică a procedurilor	56
Anexa Z1: Schema A: intrarea în punctele de trecere a frontierei	56
Anexa Z2: Schema B. Ieșirea din punctele de trecere a frontierei	57
Anexa Z3: Schema C. posturile vamale interne	58

Listă figurilor

Figura 1: Optiuni de tratament la PTF	7
Figura 2: Amplasarea PVI și PTF selectate pentru TRS 2016.....	8
Figura 3: Cota relativă a modalităților de transport din Moldova (datele BNS)	9
Figura 4: Tranzacții la ieșire după număr și timpul mediu, în ore la PTF Leușeni	11
Figura 5: Timpul pentru perfectarea declarațiilor la export prin PTF Leușeni și PVI Chișinău INDUSTRIALAI (doar anul 2013).....	12
Figura 6: Proceduri de import din punctul de vedere al unui șofer de camion	15
Figura 7: Timpul în minute pentru perfectarea declarațiilor la import cu T1 prin PTF Leușeni și Chișinău PVI Industrială în 2013 și 2016	17
Figura 8: Timpul în minute pentru perfectarea importurilor în PTF Leușeni și PVI Chișinău Industrială prin T1 și e-declarații	17
Figura 9: Timpul în minute pentru a perfecta TIR - le, care intră prin Leușeni PTF și Chișinău PVI INDUSTRIALA	21
Figura 10: Timpul în minute pentru a perfecta un TIR, care se îndreaptă spre ieșire prin PTF Leușeni și PVI Chișinău INDUSTRIALA.....	22
Figura 11: Mărimea eșantionului pentru controalele pe baza de risc. Sursa: TRS la PTF.....	24
Figura 12: Mărimea eșantionului pentru controalele pe baza de risc. Sursa: ASYCUDA la PVI.....	24
Figura 13: Timpul în minute pentru a perfecta exporturile la PTF conform ratingului culoarelor	25
Figura 14: Timpul pentru examinările ANSA	28
Figura 15: Mărimea eșantionului privind examinările înainte de vamă.....	30
Figura 16: Timpul de perfectare de către poliția de frontieră în 2013 și 2016 (in minute).	31
Figura 17: Timpul pentru cântărirea camioanelor în 2013 și 2016 (in minute).	31
Figura 18: Timpul la bancă în 2013 și 2016 (in minute).	32
Figura 19: Timpul de staționare a camioanelor goale în 2013 și 2016 (in minute).	33
Figura 20: Timpul total de staționare a vehiculelor AEO în 2016 (in ore).	33
Figura 21: Numărul camioanelor la intrare și ieșire la principalele PTF în anii 2013 și 2015	37
Figura 22: Ponderea procentuală a camioanelor la intrare prin PTF în 2015.....	37
Figura 23: Ponderea procentuală a camioanelor la ieșire din PTF în 2015.....	38
Figura 24: Numărul declarațiilor de import și export după posturi vamale în 2015	38

Rezumat Executiv

În perioada martie - aprilie 2016, proiectul USAID BRITE împreună cu Serviciul Vamal al Republicii Moldova (SV RM) au realizat un studiu privind cronometrarea timpului necesar efectuării controlului la frontieră a mărfurilor transportate pe cale rutieră (TRS). Studiul a cuprins patru puncte mari de trecere a frontierei (PTF) și trei dintre cele mai mari posturi vamale interne de control (PVI)¹. Prezentul TRS reprezintă cel de-al treilea studiu realizat cu sprijinul programului USAID BRITE, studiile anterioare fiind efectuate în anii 2013 și 2014. Scopul TRS 2016 a fost măsurarea impactului acțiunilor de facilitare a comerțului, implementate pe parcursul ultimilor patru ani, precum și stabilirea punctului de referință pentru ulterioarele măsuri de facilitare.

Spre deosebire de TRS precedente, eșantionul prezentului studiu a fost unul mai mare și a cuprins date colectate la PTF pentru 3166 de camioane, care trec prin procedurile vamale, fitosanitare și sanitar - veterinară la traversarea frontierei în ambele direcții. Au mai fost colectate date la PVI de la 542 de camioane vămuite pe interior. Analiza de validare s-a făcut în baza datelor furnizate de sistemele informaționale ale Serviciului Vamal și ale Poliției de Frontieră și are la bază 13397 înregistrări la PTF (camioane / declarații) și 5727 înregistrări la PVI (camioane / declarații).

Compararea timpului înregistrat în anul 2013 și 2016 pentru efectuarea majorității acțiunilor aferente acordării liberului de vamă a arătat o reducere a timpului necesar datorită introducerii unor măsuri noi de facilitare.

- La **export**, timpul mediu de perfectare a scăzut cu cel puțin 3,6 ore, în special datorită introducerii declarațiilor electronice, care elimină necesitatea perfectării declarației de export la PVI.
- La **import**, timpul total de perfectare, de asemenea, s-a redus. Această reducere este de 1,5 ore la tranzitul intern pentru camioanele care se deplasează în regim de tranzit intern (T1). În cazul declarației electronice, încă 9,4 ore pot fi economiste. În mod cert, introducerea declarației electronice a adus beneficii evidente atât operațiunilor la export cât și la import. De asemenea, o parte a economiilor pentru operațiunile derulate în regimul T1 s-ar putea datora fluidizării traficului ca rezultat al introducerii declarației electronice.
- Pentru procedurile de **tranzit internațional**, în special, Carnetele TIR, impactul asupra tranzitului la intrare reprezintă o reducere de 1,5 ore. Pentru camioanele la ieșire se atestă o reducere semnificativă de 15 ore, din moment ce perfectarea declarației anterior era solicitată la PVI, iar acum se efectuează la PTF. Analiza tranziturilor continue a fost limitată, dar o economie de timp de aproximativ o oră, în special la plecare, parvine din eficiența comunicată de alte vehicule la ieșire.
- Screening-ul, **pe bază de risc**, a culoarelor realizat în sistemul ASYCUDA, a contribuit la îmbunătățirea timpului de perfectare a declarațiilor în anul 2016. Potrivit observărilor fizice, timpul mediu total necesar pentru acordarea liberului de vamă, este cu 95 de minute mai mic pentru culoarul verde, cu 200 de minute mai mic pentru culoarul galben și cu 213 minute mai mic pentru culoarul roșu, în comparație cu anul 2013. Pondera controalelor efectuate pe culoarul roșu a fost de 5% la import și 9 % la export.

¹ PTF: Leușeni: 28 martie - 3 aprilie 3; Sculeni: 0-7 aprilie; Otaci: 07-13 aprilie și Tudora: 11-17 aprilie.

PVI: Bălți; Chișinău str. INDUSTRIALA și Chișinău, str. Petricani: 18-22 aprilie.

Tabelul 12: Date de observare

- Pentru serviciile **fitosanitare și sanitar - veterinar** datele indică că timpul pentru perfectarea documentelor nu s-a schimbat considerabil. Totodată, fiind un proces manual, acesta va deveni inutil odată cu introducerea "ghișeului unic".
- În ceea ce privește **scanarea cu raze X, setul de date** pentru 9 vehicule la intrare este insuficient pentru o analiză validă, astfel acestea sunt considerate împreună cu cele 359 de vehicule la ieșire. În medie, un camion trimis la scanare așteaptă în rând aproximativ 6,4 minute la instalația cu raze X și apoi aproximativ 6,6 minute cât durează scanarea, înainte de acordarea liberului de vamă. La compararea acestor tempi cu soluția alternativă a controlului fizic, este clar că procedura de scanare cu raze X la intrare și ieșire din PTF facilitează trecerea camioanelor fără întârziere.
- Timpul mediu de așteptare în rând și a procedurilor aferente **poliției de frontieră, plășilor bancare și cântarului de camioane** măsurat în 2016 nu a fost semnificativ diferit de cel din 2013, deși procedura de plată ar fi putut eliminată după introducerea plășilor amânate în baza garanției și utilizării mai eficiente a fondurilor brokerilor în numele clienților acestora. În viitor, cântărirea camioanelor pe baza criteriilor de risc ar putea, la fel, reduce timpul.
- **Camioanele goale la intrare** necesită o perioadă mai îndelungată pentru perfectarea declarației în comparație cu anul 2013, pe când, perfectarea declarației pentru camioanele la ieșire are loc mai rapid. Chiar și aşa, camioanele goale obțin liberul de vamă mai repede, decât orice altă categorie de vehicule, considerate în cadrul studiului.
- Perfectarea procedurilor vamale pentru camioanelor operate de AEO, la intrare a durat în medie 5.1 ore, în timp ce pentru camioanele, la ieșire aceasta a durat 7.3 ore. În comparație cu culoarul verde, pista pentru AEO este mai rapidă la import și la export. Cel mai important este faptul că timpul de perfectare este semnificativ mai mic decât cel observat în 2013, indicând că modelul de conformare în baza riscului ia amploare, acesta necesitând să fie extins și îmbunătățit ulterior.

În anexa B este prezentat timpul mediu necesar pentru fiecare proces la PTF pentru camioanele la intrare, iar anexa C conține informații privind timpul mediu necesar perfectării vamale pentru camioanele la ieșire. Recomandările, în baza observărilor, sunt incluse în discuțiile pe marginea fiecărui proces în parte.

1: Prezentare generală

Prima activitate realizată de programului USAID BRITE și SV RM în 2013 a fost cartografierea principalelor procese și proceduri de control la frontieră (la import, export și tranzit) și reprezentarea acestora sub formă de scheme logice (flowcharts), reflectând situația în acel moment, urmată de un studiu de măsurare a timpului necesar pentru desfășurarea proceselor identificate. Studiul din 2013, precum și cele desfășurate ulterior, au avut la bază metodologia recomandată de Organizația Mondială a Vămilor (OMV), expusă în Ghidul OMV privind studiul de cronometrare a timpului (TRS)².

În baza acestei activități, proiectul USAID BRITE a elaborat o serie de recomandări de îmbunătățire a procedurilor, de eliminare a suprapunerilor și de aliniere a practicilor existente la angajamentele internaționale asumate de Guvernul Republicii Moldova. Multe din aceste recomandări au fost puse în aplicare, iar câteva dintre cele mai complexe sunt în prezent în curs de implementare.

În anul 2014, BRITE a desfășurat un alt TRS, a cărui scop a fost limitat doar la cronometrarea timpului necesar procedurilor de la Punctele de Trecere a Frontierei (PTF).

TRS 2016 este cel mai detaliat și colectează date de la PTF cu privire la următoarele:

- 3166 camioane de toate tipurile, care au trecut prin procedurile vamale și fitosanitare, și sanitar-veterinare, la traversarea frontierei în ambele direcții³: 1461 de camioane la intrare și 1855 de camioane la ieșire, au fost monitorizate.
- 1538 de camioane erau cu marfă și 779 erau goale. Încărcătura a 999 de camioane nu a fost înregistrată.
- 112 mișcări ale agenților economici autorizați (AEO);
- 558 din 1559 de expeditori înregistrați au depus declarații electronice;
- 502 de tranzituri interne (T1) au fost deschise sau închise la PVI;
- 267 de tranzituri internaționale au trecut prin Moldova într-o țară terță, în baza carnetului TIR.

Eșantionul colectat la PVI este alcătuit din:

- 542 de camioane de toate tipurile, care trec frontieră în ambele direcții.

Controalele vamale la PTF și colectările eșantionului sunt prezentate în tabelul 1.

Control vamal	Roșu	Galben	Verde	Albastru	Raze X	Sanitar - veterinar	Fitosanitar
La intrare	11	29	152	0	9	50	167
La ieșire	36	8	338	0	359	59	167
Total	47	37	490	0	368	109	334

Figura 1: Opțiuni de tratament la PTF

² Ghid pentru măsurarea timpului necesar pentru eliberarea mărfurilor, versiunea 2, 2011, WCO.

³ Deoarece este acceptat, mai ales pentru călătorii scurte în localități precum Odessa și Constanța, faptul că același camion poate fi inclus de mai multe ori în procesul TRS, nu este considerat o problemă, fiindcă fiecare trecere este o tranzacție independentă, din punct de vedere al procesului de acordare a liberului de vamă.

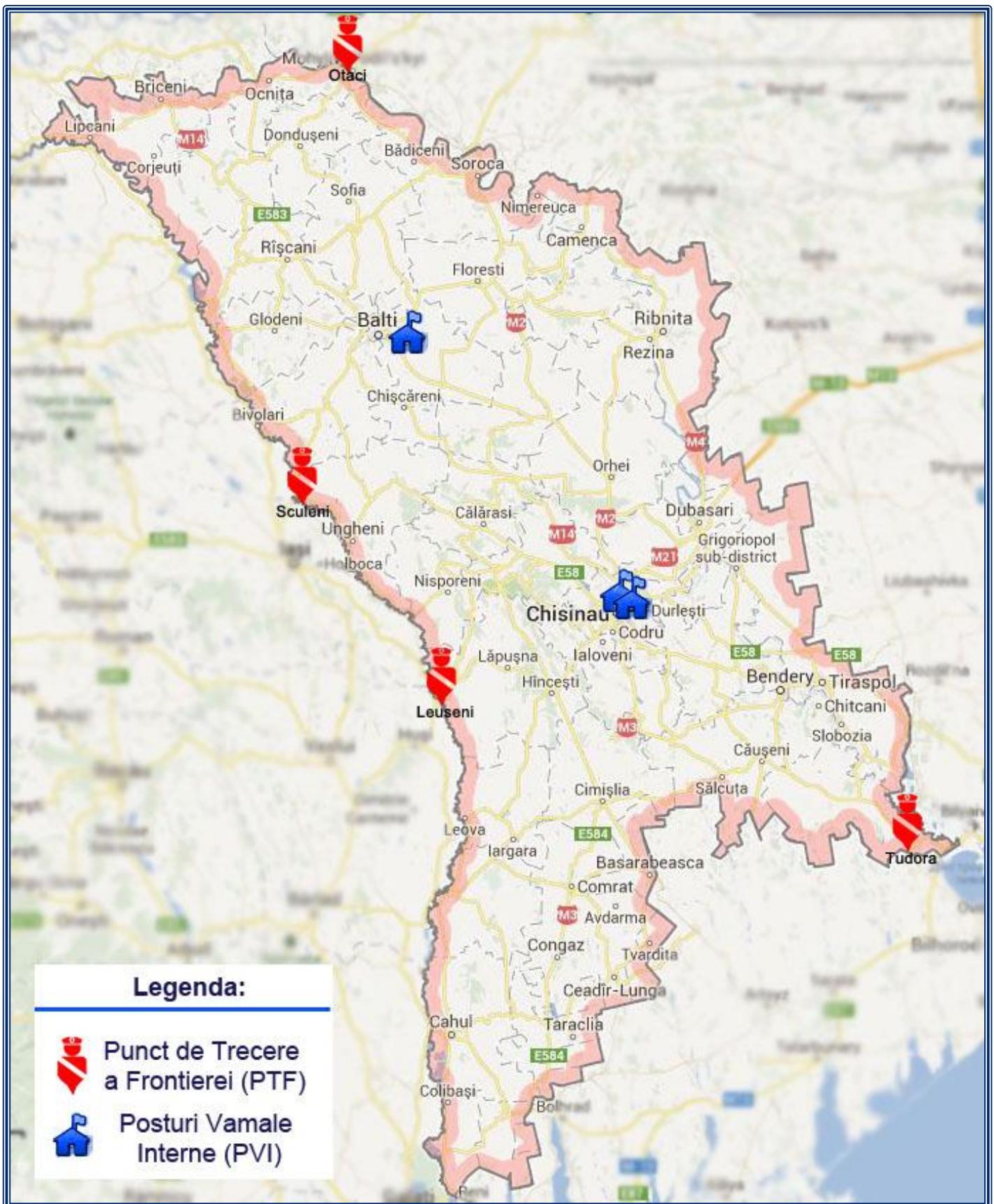


Figura 2: Amplasarea PVI și PTF selectate pentru TRS 2016

2: Obiective, domeniul de aplicare și sectoarele analizate

Obiectivele acestui studiu au fost de a stabili următoarele:

1. Diferențele de timp necesare vehiculelor rutiere pentru a finaliza procedurile de control la frontieră Moldovei în anii 2013 și 2016. Această activitate a arătat că au existat schimbări procedurale semnificative, concepute pentru a facilita comerțul, care au fost implementate pe parcursul acestei perioade de timp (unele activități majore de facilitare, începând cu cele enumerate în anexa D).
2. Timpul de referință pentru programul planificat "Ghișeu unic" și programele ulterioare de facilitare a comerțului.

Sectorul examinat de cele trei TRS din anii 2013⁴, 2014⁵ și 2016 se limitează la transportul rutier de mărfuri. Această limitare maximalizează cost-eficacitatea sondajului, deoarece transportul de mărfuri este cel mai important și cel mai răspândit mijloc de transport în Moldova. Figura 3 utilizează datele Biroului Național de Statistică al Republicii Moldova (BNS) pentru a arăta că transportul rutier reprezintă mai mult de 80% din toate transporturile de mărfuri, considerate după volum.

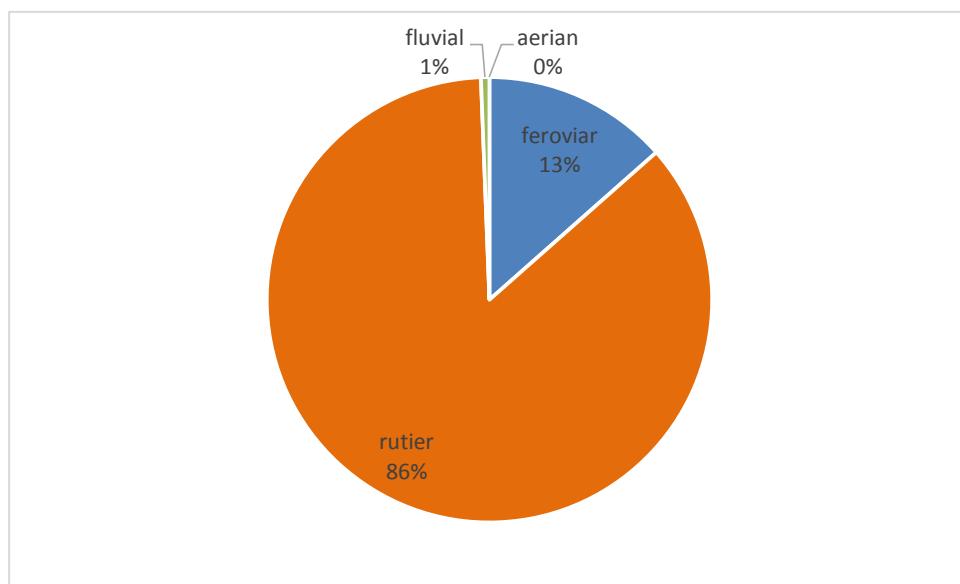


Figura 3: Cota relativă a modalităților de transport din Moldova (datele BNS)

Analiza sectorului de transport rutier internațional a identificat trei sub-sectoare cheie:

- **camioane la ieșire și exportul** din Moldova spre restul lumii. În anul 2014, acest sector a înregistrat o valoare totală în vamă de 2,339 milioane dolari SUA,
- **camioane la intrare și importuri** din alte țări ale lumii, a căror valoare în vamă în 2014 a fost de 5,316 milioane dolari SUA.
 - Această comparare arată că în prezent valoarea de piață a exporturilor este de aproximativ 44 % din valoarea importurilor.

⁴ A se vedea: "Comerțul exterior al Moldovei: Rezultatele studiului de cronometrare a timpului la puncte selectate de trecere a frontierei și posturi vamale interne", ianuarie 2014. Aceasta este inclusă în raportul studiului efectuat între lunile iunie și decembrie 2013.

⁵ A se vedea: "Observarea timpului la posturile de trecere a frontierei Moldovei 2014: Evaluarea impactului reformelor Serviciului Vamal asupra timpului petrecut la posturile de trecere a frontierei (PTF)". Acest studiu a raportat lucrul efectuat la PTF Tudora, Otaci, și Sculeni și Leușeni în perioada septembrie - octombrie 2014.

- **Tranzituri internaționale.** Mărfuri cu țara de destinație alta decât Republica Moldova, care se deplasează pe teritoriul Republicii Moldova⁶. Aceste mărfuri nu au obligațiuni vamale în Moldova, cu excepția cazurilor când sunt introduse pe piața moldovenească.

Metodologia utilizată pentru TRS, expusă în detaliu în secțiunea 5, cronometrează timpul necesar pentru derularea procedurilor sau de aşteptare pentru trecerea prin diferite procese⁷ la PTF și /sau PVI cu scopul îndeplinirii cerințelor de conformitate ale autorităților cu funcții de control la frontieră.

Analiza nu ține cont de timpul de tranzit între PVI și PTF, cu excepția cazului în care schimbarea este rezultatul practicilor revizuite ale autorităților cu funcții de control la frontieră. Recent au fost modificate procedurile de export conform cărora, în prezent, mai puțini exportatori sunt obligați să prezinte și să declare la PVI marfa destinată exportului.

În scopul validării rezultatelor, au fost utilizate datele reale furnizate de sistemele informaționale ale Serviciului Vamal și ale Poliției de Frontieră pentru a calcula indicatori mai mult sau mai puțin similari. Totodată, deoarece aceste date nu acoperă toate procesele din interiorul PTF și PVI, raportul prezent nu se va referi în detaliu la aceste date. Informația despre timpul pe care un camion îl petrece, în medie, la un PTF, în funcție de încărcătură, tipul de declarație și culoar este prezentată în Anexa E. Unele informații cu privire la timpul petrecut la PVI, extras din sistemele informaționale, sunt prezentate pe parcursul acestui raport. Cu toate acestea, datele observate fizic și datele colectate din sistemele informaționale nu sunt întotdeauna comparabile, dar sunt complementare din următoarele motive:

- la PTF, datele din sistemele informaționale includ și schimburile de noapte,
- la PVI, datele din sistemele informaționale nu acoperă timpul efectiv petrecut de vehicul în interiorul PVI, inclusiv doar partea legată de activitatea inspectorilor vamali,
- observațiile fizice nu acoperă exact timpul petrecut de un camion în interiorul unui PTF, pe când datele din sistemul "UNIPASS" oferă un indiciu foarte bun,
- la PTF, datele din sistemele informaționale nu acoperă procese separate, dar ar putea fi mai fiabile, dacă ar analiza durata medie a timpului pe care un camion îl petrece în PTF, în funcție de culoar sau dacă este sau nu o declarație DAU.

⁶ Majoritatea acestor mărfuri sunt tratate în cadrul sistemului TIR (Transport Internațional Rutier), care oferă un sistem de "pașaport", pe suport de hârtie, pentru mărfurile internaționale, ce permite mărfurilor să treacă prin tranzit din țara de origine, într-o țară de destinație în compartimente încărcate și sigilate cu control vamal recunoscut de-a lungul lanțului de aprovizionare, cu acoperirea taxelor vamale și altor plăți, care fac obiectul unei garanții internaționale.

⁷Cântar pentru mașini, Poliția de Frontieră, Brokeri, Vama, ANSA, Bănci.

3: Revizuirea rezultatelor TRS

Compararea generală a timpului, cronometrat în 2013 și 2016, în majoritatea activităților, indică o reducere a timpului necesar pentru vămuire și punere în liberă circulație a mărfurilor, ca urmare a introducerii noilor măsuri de facilitare.

Având în vedere complexitatea subiectului, în acest capitol fiecare componentă a TRS 2016 va fi expusă separat. Acestea sunt:

1. transportul la ieșire, inclusiv exporturi;
2. transportul la intrare, inclusiv importuri;
3. tranzituri internaționale;
4. analiza, pe bază de risc, a culoarelor;
5. proceduri sanitare - sanitare-veterinare și fitosanitare;
6. scanarea cu raze X;
7. plăți bancare, poliția de frontieră și cântărirea;
8. vehicule goale; și
9. proceduri simplificate vămuire.

3.1: Transportul la ieșire

Pentru a calcula timpul necesar vămuirii mărfurilor la ieșire, procesul respectiv a fost divizat în câteva etape. Acești pași au fost apoi înregistrati separat pentru trei categorii de camioane la ieșire:

1. exporturile de mărfuri moldovenești și / sau mărfuri importate anterior în Moldova;
2. mărfurile aflate în tranzit pe teritoriul Republicii Moldova, destinate unei țari terțe pentru utilizare finală; și
3. camioanele goale.

În perioada 28 martie - 17 aprilie 2016 au fost colectate datele la patru PTF, pe un eșantion total de 1855 de camioane. În figura 4, aceste date sunt detaliate și comparate cu datele din anul 2013, în cazul în care sunt disponibile, pentru cel mai important PTF - Leușeni.

Tipul transportului	Numărul 2016	Timpul ⁸ 2016	Timpul 2013	Diferența (- mai rapid 2016)
Total camioane	1855			
În exterior, după clasă				
Camioane goale	83	33.4	25.3	- 8.1
1: Roșu ⁹	8	80.95	N/A	
2: Galben	6	48.66	N/A	
3: Verde	115	56.66	N/A	
4: Albastru	0	N/A	N/A	
Exporturi cu tratament special				
Raze X	202	53.8	86.3	-32.5
Control fitosanitar	31	76	N/A	
Control sanitare - veterinar	4	62.9	N/A	
AEO (cu mărfuri)	19	33.9	N/A	
Tranzituri internaționale ¹⁰	23	44.9	39,7	+5.2

Figura 4: Tranzacții la ieșire după număr și timpul mediu, în ore la PTF Leușeni

Fiecare componentă este analizată mai detaliat pentru toate PTF, în anexa C.

⁸ timpul mediu în această coloană nu include cântărirea și controlul poliției la frontieră.

⁹ controlul fizic, fără scanarea cu raze X

¹⁰ Tranzitul internațional include tranzitul TIR, ca cea mai importantă componentă.

3.1.1: Proceduri revizuite pentru exporturile obișnuite

Începând cu anul 2013, a avut loc un șir de schimbări majore în procedurile de declarare și perfectare a exporturilor, iar impactul colectiv al acestora se examinează în această subsecțiune¹¹.

În anul 2013 toate camioanele la export inițial se îndreptau spre PVI pentru perfectare. Numai după ce declarația era completată la PVI, camionul se putea deplasa spre PTF pentru acordarea liberului de vamă final și putea părăsi teritoriul vamal al RM. În prezent, acest lucru nu mai este necesar pentru majoritatea¹² exporturilor. Acum, doar mărfurile cu risc ridicat (de exemplu: alcoolul și tutunul depozitat în regim de amânare a plășilor) și importurile temporare trebuie să înceapă procedurile de export la PVI. În același timp, implementarea declarației electronice a devenit accesibilă pentru majoritatea exportatorilor.

Aceste noi modalități de facilitare se utilizează în felul următor:

- jumătate din camioanele eligibile¹³ (445 din 833) au depus declarațiile și au vămuit electronic marfa la export;
- doar 154 de camioane au vămuit mărfurile în baza declarației T1;
- în baza analizei de risc declarațiile la export au fost repartizarea pe culoare după cum urmează: pe culoarul roșu -36 (9.4%), pe culoarul galben - 8 (2,1%) și pe culoarul verde - 338 (88,5%)
- camioanele nu au fost repartizate pe culoarul albastru / supuse auditului post vămuire, dar au fost 76 de camioane operate de AEO care au fost vămuite.

Procedura		2013	2016	Diferență
PVI	Deplasarea la PVI	60,0	0,0 ¹⁴	60,0
	Broker	60,5	77,4	16,9
	Timpul total la PVI	0,0	0,0	0,0
Deplasarea	Deplasarea la PTF	120,0	120,0	0,0
PTF	Staționarea în rând	113,0	93,9	19,2
	Așteptarea la Poliție	3,3	3,4	0,1
	Poliția de frontieră	4,7	2,8	1,9
	Cântărirea	5,0	2,3	2,7
	Broker și Vama	60,0	39,5	20,5
	Scanarea cu raze X	33,6	13,7	19,9
Total în ore:	PTF	3,7	2,6	1,1
	Deplasarea la PVI și PTF	3,0	2,0	1,0
	PVI	2,0	1,3	0,7
	Total general	6,7	5,9	0,8

(A) se presupune că acest proces a fost finalizat la PVI în 2013 și la PTF în 2016.

Figura 5: Timpul pentru perfectarea declarațiilor la export prin PTF Leușeni și PVI Chișinău Industrială (doar anul 2013)

¹¹ Introducerea exportului electronic (procedura fără documente pe hârtie), elimină necesitatea de a vizita un PVI înainte de export. A se vedea Hotărârea Guvernului nr. 904 din 13.11.2013.

Acest lucru a fost implementat în 2 etape:

- etapa pilot la câteva PTF, din 15 noiembrie 2013;
- implementat la toate PTF începând cu 1 martie 2014.

¹² Inițial, inspectorii vamali de la PTF și PVI au estimat că schimbarea a afectat 95% din toate camioanele de export.

¹³ S-au exclus camioanele, supuse unor controale obligatorii, inclusiv sanitar-veterinar, fitosanitar, poliția de frontieră, etc. și tranziturile internaționale TIR.

¹⁴ Aproximativ toate procedurile normale de export sunt efectuate doar la PTF. La PVI se procesează alte tipuri de exporturi, inclusiv exportul temporar și re-exportul. Pentru acest studiu, am luat în considerare doar importurile și exporturile obișnuite.

Figura 5 prezintă impactul schimbărilor procedurale folosind o simulare elaborată în TRS 2013 și aplicată în actualul TRS, comparativ cu anul 2016. Simularea presupune că:

1. compania exportatoare are sediul în municipiul Chișinău;
2. marfa sa pleacă din Moldova prin PTF Leușeni;
3. marfa transportată este de caracter general și nu este obligatoriu supusă scanării cu raze X sau unor restricții sanităro-veterinare sau fitosanitare, care măresc timpul de perfectare.

Figura 5 compară timpul cheltuit în 2013 și 2016, deoarece nu s-au colectat date la PVI în 2014.

PTF Leușeni și Chișinău 3-PVI Industrială sunt utilizate deoarece reprezintă un set comun de mișcări pentru camioanele la ieșire. În 2015, aproape un sfert din toate camioanele (23,6%) au ieșit din țară prin Leușeni¹⁵. În 2015, la Chișinău 3-PVI Industrială au fost vămuite aproximativ 17% din totalul importurilor efectuate la PVI.

În TRS 2013 timpul mediu de perfectare la export, la PVI, a fost între o oră și trei ore¹⁶, însă timpul efectiv petrecut a depășit considerabil aceste cifre, deoarece:

- de obicei, camioanele petrec o perioadă mai lungă de timp (timp de staționare) la PVI, decât timpul necesar pentru perfectarea vamală. Acesta include timpul de așteptare în rând pentru accesul la PVI și timpul de așteptare pentru controlul fizic;
- după finalizarea procesării la PVI mai multe camioane "se întorc înapoi" la punctul lor inițial de încărcare pentru a se putea deplasa spre PTF necesar.

În TRS 2013 timpul total de staționare a fost calculat prin două modalități:

1. folosind registrele de intrare/ieșire ale operatorilor la PVI, utilizate pentru facturarea camioanelor. Acest lucru s-a soldat cu 4783 de observări în 2013 și 5709 în 2016¹⁷;
2. observarea fizică a 127 (2013) și 94 (2016) declarații, pregătite de brokerii vamali la trei PVI din zona Chișinău.

În 2013, timpul mediu de staționare la PVI a fost estimat ca fiind mai puțin de 9 ore¹⁸, în timp ce în 2016 estimările respective au fost stabilite la zero, deoarece majoritatea camioanelor, au trecut direct la PTF.

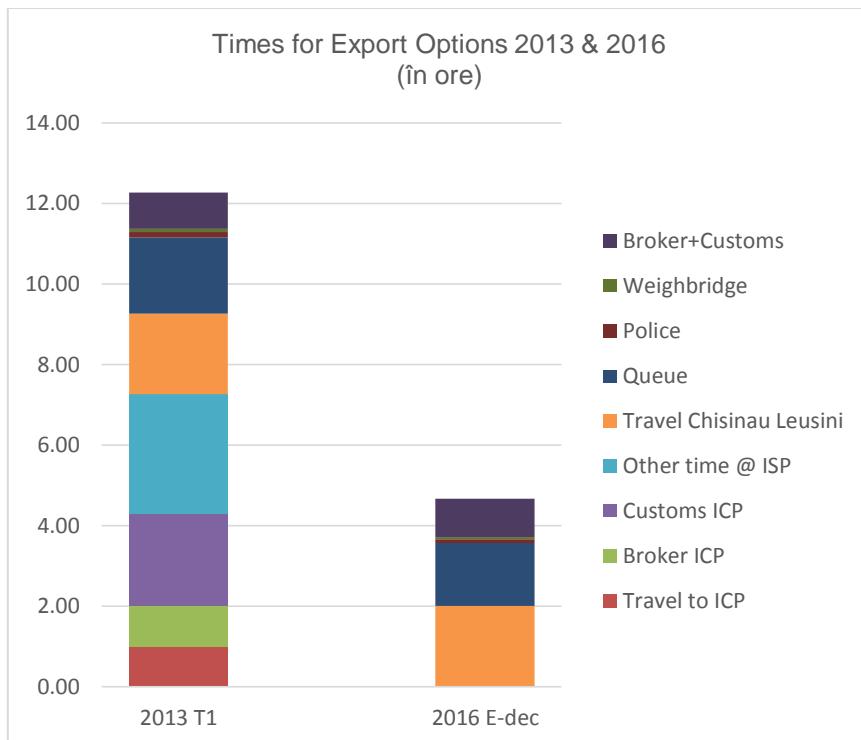
Cu toate acestea, reducerea timpului asociată cu modificările procedurilor nu este absolută. Procedurile de control, pe bază de risc, efectuate în mod formal la PVI, sunt, în prezent, perfectate la PTF. În consecință, timpul de staționare la PTF este mai lung, decât timpul cronometrat anterior pentru mărfuri similare.

¹⁵ Următorul, cel mai mare PTF, Otaci a prezentat doar 12,49% din camioanele la ieșire.

¹⁶ Cifra maximă și minimă de 5% a fost mai mare de 10 ore și mai mică de 25 de minute, respectiv.

¹⁷ Toate cele trei metodologii de cronometrare subestimau timpul total necesar, deoarece ignorau timpul de așteptare înainte ca camionul să apară la porțile PVI.

¹⁸ Maximum 5% a fost mai mare de 48 de ore.



In concluzie, datele colectate arată că, pentru mișcările la export timpul general de perfectare a scăzut cu cel puțin 3,6 ore. Se așteaptă că această economie de timp să fie mai mare pentru majoritatea celorlalte locații. Aceasta economisire a timpului se datorează îndeosebi introducerii declarațiilor electronice, care elimină cerința ca perfectarea tuturor mărfurilor să înceapă la PVI.

Folosind Leușeni drept cel mai reprezentativ PTF, în figura de mai sus putem observa că exportatorii care depun documentele în format electronic, economisesc în medie, până la 7 ore din timpul de perfectare, în comparație cu anul 2013.

Discuții

În anul 2013 majoritatea exporturilor moldovenești au urmat un proces de vămuire, format din două etape. Procesele de export începeau când un camion încărcat cu marfă se prezenta la un PVI din raza de activitate a exportatorului. Acest lucru nu întotdeauna era convenabil, ținând cont de punctul de încărcare sau de export. După finalizarea procedurilor la PVI, camioanele se deplasau spre PTF pentru finalizarea procedurii de perfectare a exportului. Controalele documentare și fizice de pe culoarele roșu/galben/verde aplicate în baza analizei de risc, în mod normal, se efectuau la PVI.

La PTF, toate camioanele erau cântărite, unele fiind trecute prin scanarea cu raze X, iar altele și re-examinate.

Acstea proceduri tradiționale de control au fost elaborate pentru un mediu bazat pe documente pe suport de hârtie. Cu toate acestea, dispunând de sistemul informațional ASYCUDA la care sunt conectate toate punctele de control vamal, procedură dată nu mai poate fi justificată. Acest lucru se explică prin creșterea costurilor de conformare la exportul de mărfuri (și, în consecință, reducerea competitivității internaționale a Moldovei), prin mărirea timpului (și a costurilor) necesare pentru a livra exporturile moldovenești, fără a îmbunătăți creșterea veniturilor sau securitatea publică.

În concluzie, simplificarea procedurilor de export a redus semnificativ timpul general de perfectare a acestor mărfuri. Timpul consumat a scăzut cu cel puțin 3,6 ore, fiind mai mare pentru unii exportatori.

Durata mai lungă a controalelor fizice ale mărfurilor la ieșire, aplicate pe culoarul roșu ar putea fi rezultatul eliminării procedurilor la PVI. Totuși, acești indicatori sunt mai mari decât țintele stabilite de SV RM în planul de management al riscurilor și urmează a fi examinați în viitor. Intervențiile pe culoarul roșu ar trebui să fie, în medie, în jur de 3%.

Într-un mod similar ar trebui să fie încurajată utilizarea declarațiilor electronice pentru vehiculele la intrare în țară și, treptat, să devină obligatorie pentru toate importurile și exporturile de rutină.

3.2: Proceduri de import

Durata totală a timpului pentru perfectarea importurilor, de asemenea, s-a redus semnificativ. Această reducere este, în medie de 1,5 ore pentru un camion în tranzit intern (T1). Utilizarea declarației electronice poate contribui la economisirea a încă 9,4 ore.

Pentru a calcula timpul necesar acordării liberului de vamă la import la PTF și PVI, au fost identificați, cartografiati factorii principali care afectează procesul de acordare a liberului de vamă și comparați cu cei din TRS 2013.

Modificările generale ale procedurilor de import nu sunt la fel de semnificative, ca și a celor de export. Un număr mare de camioane, la import, încă urmează procedura din două etape de acordare a liberului de vamă. În această situație majoritatea camioanelor, la import, trec printr-o serie de proceduri la PTF (linia de sus), apoi trec în baza documentului de tranzit intern T1 (linia din dreapta) la PVI pentru a finaliza formalitățile de import (linia de mai jos), înainte de livrarea finală.

Figura 6 oferă o versiune generică a procesului de acordare a liberului de vamă din perspectiva unui șofer de camion¹⁹ și rezumă factorii cheie care afectează timpul necesar unui camion pentru finalizarea procedurii de acordare a liberului de vamă la import. Timpii sunt dezagregati în această secțiune, iar mai multe detalii sunt prezentate în anexa B.

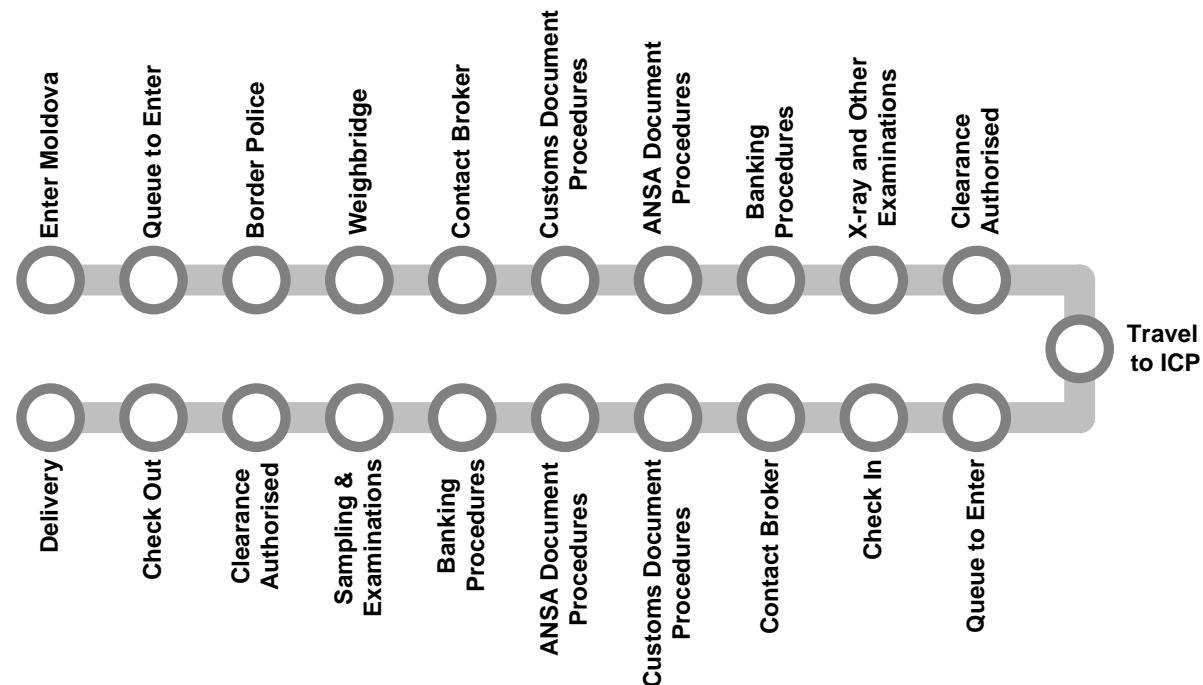


Figura 6: Proceduri de import din punctul de vedere al unui șofer de camion

¹⁹ Această figură schematică și simplificată nu include toate variabilele și ar trebui să fie considerată împreună cu schemele logice mai detaliate, expuse în anexa Z.

La un set de date a 1461 vehicule la intrare, care sosesc la PTF, s-au observat următoarele caracteristici:

- declarații electronice au fost depuse pentru 113 camioane (7,7%);
- 192 de camioane au fost analizate și supuse controlului vamal la PTF, doar în scopuri de documentare vamală (cu excepția culoarului roșu)²⁰;
- din acest grup, în baza analizei de risc, 11 camioane (5,7%) au fost repartizate pe culoarul roșu, 29 (15,1%) - pe culoarul galben și 152 (79,2%) - pe culoarul verde. Aceste procente se încadrează în limitele propuse de practica internațională²¹;
- nici un camion nu au fost repartizat pe culoarul albastru (pentru control ulterior prin audit post vămuire), deși au existat 46 de camioane operate de AEO;
- alte controale: fitosanitare - 167 și proceduri sanitare-veterinare - 50;
- 348 de camioane au continuat drumul conform documentelor de tranzit intern T1;
- 143 de vehicule au intrat în Moldova conform Carnetului TIR.
- doar 9 dintre camioanele la intrare au fost scanate cu raze X.

Pentru a identifica schimbările în timpul mediu necesar pentru acordarea liberului de vamă mărfurilor de import pe parcursul perioadei anilor 2013 - 2016²², figura 7 compară timpul măsurat pentru un camion cu marfă generală,²³ trecut prin procedura de import prin PTF Leușeni și, ulterior, vămuit la Chișinău, 3-PVI Industrială în anii 2013 și 2016.

²⁰ Ceea ce înseamnă, că ele nu au fost supuse unor proceduri de bază non-vamale, cum ar fi cerințele veterinare sau fitosanitare.

²¹ Controalele fizice nu trebuie să depășească 5-10 % din transporturi și majoritatea procedurilor de acordare a liberului de vamă ar trebui să fie prin culoarul verde (control minim sau fără control documentelor). A se vedea: Inițiative de modernizare a Vămilor: Studii de caz, editori Luc De Wulf și Jose B. Sokol, Banca Mondială 2004.

²² În 2014, nu s-au colectat date TRS pentru PVI.

²³ Aceste mărfuri nu au avut întârzieri din cauza procedurilor sanitare - veterinare, fitosanitare sau a altora.

	Procedura	2013	2016	Diferență
PTF	Rând la poliție	15.1	33,6	18,5
	Controlul poliției	5,0	2,9.	2,1.
	Cântărirea	7,7	4,2	3,5
	Broker + vama	109,1	94,3	14,8
	Control fitosanitar	4,0	2,4	1,6
	Control sanitar-veterinar	7,0	2,4	4,6
	Banca (așteptare în rând)	0,6	0,0	0,6
	Banca (procedura)	0,6	9,4	8,8
Deplasare	Spre PVI Chișinău	120,0	120,0	0,0
PVI	Broker	91,5	356,4	264,9
	Timpul total petrecut de un camion la PVI	0,0	0,0	0,0
Total în ore	PTF	2,5	2,5	0,0
	Spre PVI Chișinău	2,0	2,0	0,0
	Total PVI	1,5	0,0	1,5
	Total general	6,0	4,5	1,5

Figura 7: Timpul în minute pentru perfectarea declarațiilor la import cu T1 prin PTF Leușeni și Chișinău PVI Industrială în 2013 și 2016

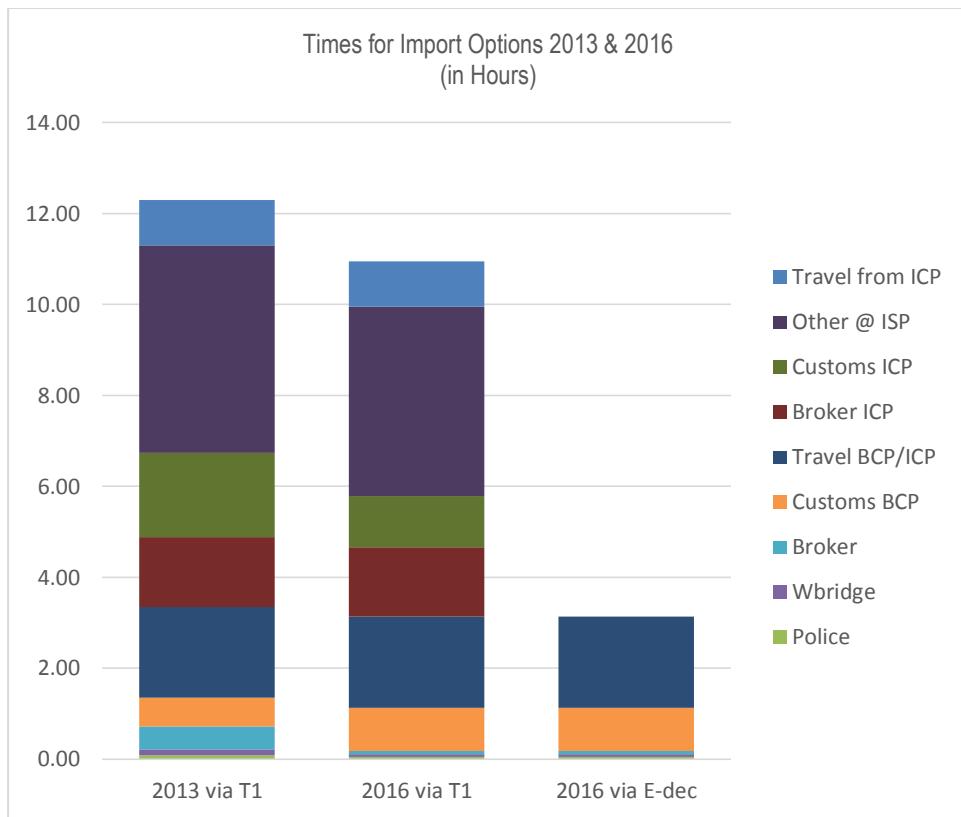
Notă: Conform datelor din ASYCUDA și UNIPASS, un camion petrece între 164 și 192 de minute, cu un nivel de încredere de 95%, la PTF Leușeni, în medie - 3,0 ore.

Introducerea declarațiilor electronice, începând cu anul 2013, reprezintă principala măsură de facilitare a comerțului care permite, în cele mai multe cazuri, evitarea celei de-a doua etape de transportare a mărfurilor, de la PTF la intrare în Moldova către PVI pentru acordarea liberului de vamă final. Impactul benefic potențial al declarației electronice este prezentat în figura 8, în situația în care utilizarea declarației electronice generează o economie în medie de 9,4 ore mai mult decât în T1. De asemenea, este posibil ca o parte a economiilor de timp în operațiunile T1, indicate în figura 7, să se datoreze fluidizării transportului, ca rezultat al introducerii declarațiilor electronice.

	Procedura	E-dec.	T1	Diferență
PTF	Rând la poliție	33,6	33,6	0
	Controlul poliției	2,9.	2,9.	0
	Cântărirea	4,2	4,2	0
	Broker + Vama	56,6	92,9	36,3
	Control fitosanitar	2,4	2,4	0
	Control sanitar - veterinar	2,4	2,4	0
	Banca (așteptare în rând)	0	0	0
	Banca (procedura)	9,4	9,4	0
Deplasare	Spre PVI Chișinău	120	120	0
PVI	Broker	375,3	356,4	18,9
	Timpul total petrecut de un camion la PVI	0	528	528
Total în ore	PTF	1,9	2,5	0,6
	Spre PVI Chișinău	2	2	0
	PVI total	0	8,8	8,8
	Total general	3,9	13,3	9,4

Figura 8: Timpul în minute pentru perfectarea importurilor în PTF Leușeni și PVI Chișinău Industrială prin T1 și e-declarații

Notă: Conform datelor din ASYCUDA și UNIPASS, un camion petrece între 168 și 208 minute, cu un nivel de încredere de 95%, la PTF Leușeni, în medie - 3,1 ore.



Date dezagregate și detaliate de la toate PTF și PVI pentru camioanele la intrare sunt incluse în Anexa B.

Discuții

Majoritatea tranzacțiilor de import din Moldova trebuie să urmeze un proces complex de acordare a liberului de vamă, format din două etape. Procesele de autorizare a tranzacțiilor de import încep, de fiecare dată, când camionul încărcat se prezintă la PTF, unde ajunge din România sau Ucraina. La PTF controlul "de rutină" se referă la:

- verificarea de către poliție a eligibilității intrării camionului și a șoferului;
- cântărirea camioanelor încărcate;
- control primar al documentelor de către brokeri, vameși și reprezentanții serviciului fitosanitar și sanitar-veterinar, după caz;
- verificarea sigiliului și examinarea zonelor desigilate²⁴ în căutarea contrabandei;
- achitarea oricărora taxe sau plăți restante; și
- după caz, procedurile de înregistrare corespunzătoare pentru tranzitul intern T1²⁵.

²⁴ Cabina șoferului, dulapurile exterioare, spațiile goale.

²⁵ Restricțiile legale de timp pentru declarațiile convenționale de import (nu e-declarații) sunt:

1. la PTF o declarație de tranzit sau o declarație de import se prezintă de către comerciant (sau reprezentantul autorizat, sau transportatorul) nu mai târziu de următoare zi după sosire (Art. 176 Codul Vamal).
2. Tranzitul este autorizat de autoritățile vamale, după caz, dar nu poate depăși 8 zile până la finalizare (Art. 42 CC).
3. În cazul în care camionul se prezintă la un PTF, operațiunea de tranzit este închisă. Apoi, o declarație de import trebuie să se depună în format electronic, în ASYCUDA, până la sfârșitul următoarei zile lucrătoare (art. 176 CP)
4. Versiunea tipărită a declarației se prezintă într-un interval de timp de 1 - 3 ore (Ordinul SV RM nr. 480 din 18 decembrie 2006)

Numai după finalizarea acestor proceduri inițiale la PTF, camionul se poate deplasa spre PVI pentru a finaliza toate procedurile de prelucrare a tranzacției de import. Controlul documentar și controlul fizic pe culoarul roșu / galben / verde, efectuat pe baza analizei de risc, în mod normal, are loc la PVI, dar pot fi desfășurat și la PTF pentru transporturile cu risc înalt.

PVI cu destinația finală, în mod normal, va fi situat în raza de activitate a importatorului. Nu întotdeauna acesta este cel mai apropiat (și cel mai convenabil) de punctul de descărcare sau de punctul de import.

Pe tot parcursul procedurilor de import, la ambele PTF și PVI, se acordă prea multă atenție verificării documentelor pe suport de hârtie spre deosebire de declarațiile electronice. Procesele de înregistrare și declarare electronică nu pot continua, dacă nu se depune setul complet de documente și acest lucru trebuie să se facă în termen de o oră de la inițierea introducerii declarației electronice. Imposibilitatea de a introduce documentele în această perioadă limitată de timp va impune importatorul sau brokerul să introducă repetat declarația electronică.

Această limită descurajează aplicarea unui sistem adecvat de vămuire prealabilă și dezavantajează atât autoritățile vamale, cât și importatorii conformi, deoarece:

- Brokerii pot pregăti, dar nu pot depune declarațiile în momentul cel mai convenabil, în dependență de volumul lor de lucru. Brokerii trebuie să expedieze declarațiile în ASYCUDA în perioada de timp în care vehiculul poate intra în PVI pentru verificarea fizică. Această perioadă poate fi nedeterminată, în cazul în care există un rând mare la intrare sau PVI este aglomerat.
- Organele vamale pot face automat doar o analiză preliminară a declarațiilor, deoarece nu dispune de timp suficient pentru analiza riscurilor aferente sau investigarea fraudelor înainte de începerea perfectării normale. Declarațiile electronice pot fi expediate la vamă cu mult înainte ca camionul și documentele sale să fie fizic disponibile. Acest lucru permite inspectorilor vamali să studieze și să facă o analiză a riscului aferent activității importatorului, decât să perfecteze fiecare tranzacție în parte.
- Lucrul cu documentele pe suport de hârtie, nu poate fi redistribuit înafara teritoriului unde se află camionul și documentele sale. Acest lucru înseamnă că, în pofida disponibilității ASYCUDA, perfectarea declarației nu poate fi transmisă de la un sector supraîncărcat către alte PTF și PVI, unde fluxul zilnic de lucru nu a atins cote maxime.

Procedurile tradiționale de control existente au fost elaborate cu ceva în ani în urmă și trebuie să fie aplicate doar într-un mediu bazat pe deplin pe documente pe suport de hârtie. Odată cu conectarea la ASYCUDA a majorității punctelor de control din Moldova, această procedură nu mai poate fi justificată. Acest sistem ar trebui să fie extins și să includă și alte agenții cu funcții de control la frontieră, constituind un sistem comun.

Acest lucru se explică prin faptul că limitările sistemului bazat pe documente pe suport de hârtie măresc costul de conformare al agenților economici (în special, prin mărirea timpului de staționare) și de creștere a costului importurilor pentru populația Moldovei, fără a oferi îmbunătățiri în fluxul de venituri sau ar spori securitatea publicului.

5. După ce sunt prezentate ambele versiuni, Vama dispune de maximum 5 zile pentru verificarea și validarea acestei declarații (art. 199 Codul Vamal).

6. SV RM dispune de Ordine interne, care cer inspectorilor vamali să valideze declarațiile de pe culoarul verde în 20 de minute și declarațiile de pe culoarul galben - în curs de 1 oră.

Pentru mulți clienți înregistrați și cu riscul scăzut chiar și procesul actual facilitat "culoarul verde", în care sunt permise doar 20 de minute pentru perfectarea fiecărei declarații, este o pierdere de timp și de alte resurse, dacă se iau în considerare toate întârzierile. Majoritatea importatorilor cu experiență și cu risc scăzut ar trebui să fie distribuiți pe culoarul verde sau culoarul albastru pentru auditul post-vămuire și să li se acorde liber de vamă automat. În cadrul regimului de acordare a liberului de vamă pe culoarul albastru majoritatea declarațiilor cu risc scăzut trebuie acceptate pe o declarație electronică (obligatorie sau voluntară), așa după cum se face. Oricum, toate aceste acordări de liber de vamă vor rămâne supuse auditului post vămuire și ajustare.

Documentele de import pe suport de hârtie pentru acești comercianți ar trebui verificate doar în mod aleatoriu pentru a re-verifica dacă parametrii de risc rămân corecți.

Avantajele acestui sistem sunt următoarele:

- majoritatea personalului de pe culoarul verde, după re-instruire, poate fi transferat de la procesele de tranzacționare de rutină la auditul post vămuire, gestionarea risurilor sau să se ocupe de investigarea fraudelor; și
- Ofițerii din cadrul auditului post vămuire și investigarea fraudelor pe teren sunt mult mai eficienți în localizarea sub-plășilor de venituri și altor probleme similare aferente importurilor și exporturilor. Acest lucru se datorează faptului că în loc de revizuirea unui set standardizat de documente de import, pe bază tranzacțională, ei ar putea examina întreaga gamă de documente ale importatorilor, asociate de toate afacerile acestora.

Aceste dificultăți se exprimă și prin cifre. Datorită diferenței substanțiale de timp în perfectarea declarațiilor electronice față de declarația T1, foarte puțini importatori se folosesc de această facilitare (7,7%), fapt ce ar însemna mai mult o ne dorință decât un refuz. SV RM încă nu a facilitat pe deplin folosirea declarației electronice, fapt ce creează incertitudine și descurajează mulți importatori să folosească acest serviciu. Este la fel adevărat că ANSA nu acceptă prezentarea electronică a documentelor pentru controlul său, împreună cu DAU.

SV RM împreună cu ANSA trebuie să adopte un proces în totalitate fără documente pe suport de hârtie pentru importuri.

3.3: Proceduri de tranzit internațional (TIR)

TRS 2016 a înregistrat un număr total de 267 de tranzituri internaționale în baza carnetului TIR. Impactul asupra tranzitului în interior este o reducere de 1,5 ore. Pentru camioanele, care se îndreaptă spre exterior este o reducere semnificativă de 15 ore, realizată în cazurile în care perfectarea a necesitat tranzitul către PVI pentru procesele finalizate în prezent la PTF.

Analiza tranzituriilor continue a fost limitată, dar o economie de timp de aproximativ o oră a fost identificată, îndeosebi la plecare. Acest lucru decurge din eficiență împărtășită cu alte vehicule de la ieșire, mai degrabă decât sunt rezultatul modificărilor procedurilor de prelucrare a TIR, cu excepția celor de mai jos.

În Moldova tranziturile TIR se efectuează sub trei forme:

- **Camioane TIR care își termină calea în interior:** camioane cu marfă expediată unui importator din Moldova, care sosesc dintr-o țară din afară hotarelor Moldovei, dar nu din UE

sau Ucraina. Aceste încărcături se deplasează între granițe sub acoperirea unui "pașaport"²⁶ TIR, procurat de la agenția autorizată²⁷ din țara, în care a început tranzitul.

- **Camioanele TIR care și-au început calea în exterior** sunt camioane cu marfă expediate de către un exportator din Republica Moldova, care se îndreaptă într-o țară din afară hotarelor Moldovei. Aceste mărfuri se deplasează peste toate granițele în baza unui "pașaport" TIR, procurat de la Camera de Comerț și Industrie a Republicii Moldova. Carnetul TIR garantează plata, în cazul în care bunurile sunt scoase de sub controlul vamal în orice țară tranzitată.
- **Camioanele TIR care își continuă calea și care transportă mărfuri destinate unui importator**, care se află într-o țară în afara Moldovei, din altă țară din afară Moldovei.
- În TRS 2016 eșantionul a fost de 88 TIR care se îndreptau în interior și 83, la ieșire, identificate la PTF. Acesta reprezintă 10% (în interior 9.73% și în exterior 7.90%, respectiv) de camioane care circulau în ambele direcții.
- Figurile 9 și 10 de mai jos prezintă date comparative, distribuite, pentru camioanele TIR care au intrat și au ieșit în 2013 și 2016 utilizând eșantioane reprezentative.

	Procedura	2013	2016	Diferență
PTF	Timpul de așteptare în rând	15,1	33,6	18,5
	Poliția de frontieră	5,0	2,9.	2,1.
	Cântărirea	7,7	4,2	3,5
	Broker și vama	109,1	94,3	14,8
	Control fitosanitar	4,0	2,4	1,6.
	Control sanitar - veterinar	7,0	2,4	4,6
	Banca (așteptare în rând)	0,6	0,0	0,6
	Banca (procedura)	0,6	9,4	8,8
	Deplasarea spre PVI Chișinău	120,0	120,0	0,0
	Broker vamal	91,5	356,4	264,9
	PTF	2,5	2,5	0,0
Total în ore:	La PVI Chișinău	2,0	2,0	0,0
	Total PVI	1,5	0,0	1,5.
	Total general	6,0	4,5	1,5.

Figura 9: Timpul în minute pentru a perfecta TIR - le, care intră prin Leușeni PTF și Chișinău PVI INDUSTRIALĂ

Notă: Conform datelor din ASYCUDA și UNIPASS, un camion cheltuiește între 70 și 94 de minute, cu 95% de încredere, la PTF Leușeni, în medie, - 1,4 ore. Potrivit TRS, un camion cheltuiește pentru procedurile vamale și broker - 1,57 ore, ceea ce este în concordanță cu datele din UNIPASS.

²⁶ Descriș din punct de vedere juridic ca un "carnet de trecere"

²⁷ De obicei, acest organ este camera de comerț și industrie sau un alt organ similar.

		2013	2016	Diferență
PVI	Broker vamal	60.5	77.4	16.9
	Timpul total petrecut la PVI	723.2	0,0	-723.2
Deplasarea	Deplasarea la Chișinău	113.0	93,9	19.2
PTF	Timpul în rând pentru a intra în PTF	3.3	3,4	0.1
	Timpul în rând pentru controlul Poliției de Frontieră	4.7	2.8.	1,9.
	Controlul Poliției de Frontieră	5,0	2.3	2.7.
	Cântărirea	50.9	39.5	11,4
	Inspectia vamala	33,6	13.7.	19.9.
	Scanarea cu raze X	113.0	93,9	19.2
Total în ore:	PTF (H)	3,5	2,6	0,9
	Deplasarea spre PVI (H)	2,0	0,0	2,0
	PVI (H)	12.1	0,0	12.1.
	Total general	17.6	4.6	13.0

Figura 10: Timpul în minute pentru a perfecta un TIR, care se îndreaptă spre ieșire prin PTF Leușeni și PVI Chișinău INDUSTRIALĂ

Notă: Conform datelor din ASYCUDA și UNIPASS, un camion petrece între 56 și 124 de minute, cu 95% de încredere, la PTF Leușeni, în medie, - 1,5 ore. Discrepanța dintre timpul înregistrat de UNIPASS și TRS se datorează faptului că nu toate camioanele sunt scanate cu raze X.

Aceste cifre arată că, pentru procedurile de tranzit internațional, în special, carnetele TIR, impactul pentru tranziturile la intrare a fost reducerea timpului de acordare a liberului de vamă, de 1,5 ore și pentru camioanele la ieșire s-a realizat o reducere semnificativă de 15 ore, îndeosebi prin reducerea timpului necesar la PVI deoarece perfectarea majorității camioanelor putea fi finalizată la PTF.

În timp ce analiza tranziturilor continue nu a fost finalizată cu același nivel de detaliere, o oarecare economisire s-a realizat în baza unor eficiențe mici, împărțite cu alte vehicule la ieșire

Discuții

Ghidul de Comerț CEE-ONU²⁸ afirmă că:

"Operațiunea internațională de tranzit în cadrul sistemului TIR nu necesită documente vamale naționale și garanții naționale. Din cauza securizării containerelor, mărfurile nu sunt supuse inspecției fizice. Drept consecință, avantajele sunt mai puține întârzieri la punctele de trecere a frontierei și operațiunea generală se desfășoară mai bine."

În TRS 2013 s-a observat practica care aparent a micșorat aceste așteptări. La intrarea în Moldova a camioanelor TIR, ofițeri SV RM scoteau sigiliile existente, chiar dacă erau în ordine, și le înlocuiau cu sigiliile locale ale SV RM.

Această practică în nici un mod nu acorda mai multă securitate Moldovei, adică dacă se lăsa intact sigiliul original și riscând cu invalidarea asigurării mărfurilor, dacă ulterior mărfurile ar fi fost furate sau deteriorate. TRS 2013, precum și rapoartele ulterioare ale experților BRITE, au recomandat ca această practică să fie desființată. Observările din TRS 2016 se pare că indică că această practică a încetat, în prezent.

Deoarece camioanele TIR nu trebuie să fie inspectate fără vreo cauză plauzibilă și nu trebuie să fie re-sigilate, timpul de staționare a acestora ar trebui să fie mai mic decât cel pentru camioanele supuse verificării pe culoarul galben sau roșu.

²⁸<http://tfig.unece.org/contents/TIR-convention.htm>

- în anul 2013, pentru toate clasele de camioane TIR, timpul necesar pentru transporturile TIR a fost de numai aproximativ 30 de minute, mai mic decât pentru un import sau export echivalent conform T1. Tot acest timp a fost economisit la PTF;
- în anul 2016 durata medie de timp pentru acordarea liberului de vamă camioanelor TIR, la intrare în PTF a fost în medie de 12,5 ore, comparativ cu 23,1 ore pentru perfectarea echivalentă prin culoarul verde și pentru camioanele TIR la ieșire a fost în medie de 4,7 ore, comparativ cu 17,6 ore pentru perfectarea echivalentă prin culoarul verde.

Aceste rezultate indică faptul că TIR este o opțiune utilă pentru Moldova, datorită proceselor simplificate necesare pentru TIR, chiar și în comparație cu cele mai puțin complexe forme alternative de perfectare a documentelor se va mai economisi un timp suplimentar, în medie, de cel puțin:

- pentru un TIR care își termină calea în Moldova - $23,1 - 12,5 = 10,5$ ore mai rapid;
- pentru un TIR care își începe calea în Moldova - $17,6 - 4,7 = 12,9$ ore mai rapid²⁹
- pentru un TIR care trece prin Moldova = rămâne cu 54 de minute mai mult, deși acest timp este mai puțin, decât în 2013.

3.4: Impactul analizei culoarelor, bazate pe risc

Analiza, bazată pe risc, a culoarelor, realizată în ASYCUDA, a îmbunătățit timpul de vămuire în anul 2016, comparativ cu anul 2013. Pe baza rezultatelor ultimului TRS, proiectul USAID BRITE a conlucrat activ cu SV RM în vederea îmbunătățirii capacităților de gestionare a riscului și reducerii numărului de intervenții la punctul de vămuire.

În comparație cu TRS 2013, timpul mediu total pentru acordarea liberului de vamă este cu 95 minute mai mic pentru culoarul verde, cu 200 de minute mai mic pentru culoarul galben și cu 213 minute mai mic pentru culoarul roșu. Totuși, după cum s-a menționat mai sus, procentul controalelor aplicate exporturilor pe culoarul roșu, deși mai mic decât în 2013, era încă destul de înalt, în comparație cu procentul atins pe parcursul ultimului an, de circa 3%. Acest fapt poate fi explicat prin anularea examinării declarațiilor electronice la PTF.

Procente de pe culoarul verde și galben nu au fost evaluate separat, deoarece:

- cerințele naționale aferente culoarului galben depind de complexitatea structurii tarifare naționale și a celei comerciale. Cerințele de verificare a culoarului galben cresc proporțional cu numărul acordurilor comerciale privind națiunea cea mai favorizată (NCF) și concesiunile interne implementate;
- tratamentul vizavi de culoarul verde este, în general, o valoare reziduală după ce toate celelalte tratamente sunt deja alocate.

Datele eșantionului colectate în TRS pentru analiza, bazată pe risc, a culoarelor sunt prezentate în figura 11.

²⁹ Plus timpul economisit prin faptul că nu a fost necesar să se deplaseze la PVI și apoi de la PVI la PTF pentru perfectare.

Rating-ul riscului	Intrare	Ieșire
Roșu	11	36
Galben	29	8
Verde	152	338
Albastru	0	0
AEO	46	76
Raze X ³⁰	9	359

Figura 11: Mărimea eșantionului pentru controalele pe baza de risc. Sursa: TRS la PTF.

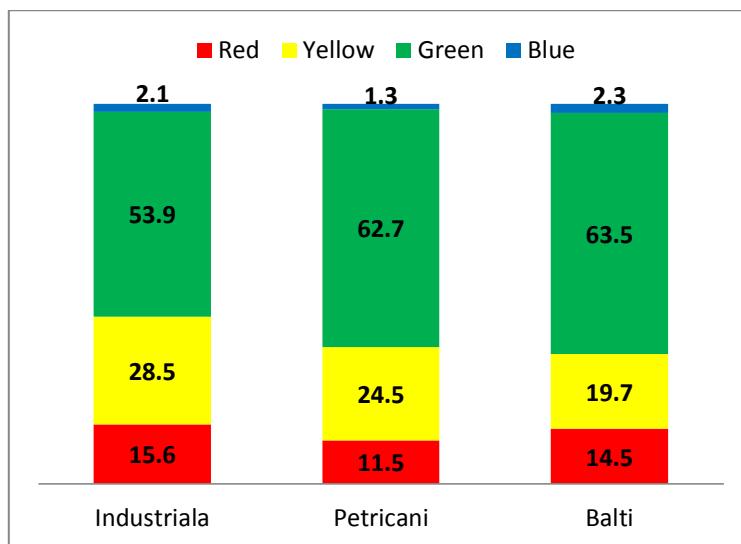


Figura 12: Mărimea eșantionului pentru controalele pe baza de risc.
Sursa: ASYCUDA la PVI.

Regimul de perfectare pe baza de risc, instituit de SV RM, recunoaște 5 niveluri potențiale de analiză în scopuri vamale. Nivelul fiecărei vămuiri este stabilit inițial, automat, în ASYCUDA pe baza unor criterii de risc pre-formatate, atunci când brokerul depune documentele în format electronic în ASYCUDA. Nivelul de analiză poate fi apoi mărit de către inspectorul responsabil.

Procedurile de vămuire vor începe numai după ce documentele pe hârtie sunt aduse fizic în vamă. Acest lucru trebuie să aibă loc în decurs de o oră de la depunerea electronică, în caz contrar, va fi reluată procedura inițială de depunere a declarației.

Declarațiile electronice și pe hârtie se compară și se repartizează unui inspector, în baza nivelului de risc anticipat, după cum urmează:

- **vămuirea pe culoarul verde** include majoritatea mărfurilor, la import /export. În mod normal, aceasta ia forma unei verificări "vizuale" a declarației. Acest lucru constă în verificarea dacă datele electronice depuse prin ASYCUDA se confirmă prin actele comerciale din documentele expeditorului. Inspectorul, care efectuează vămuirea pe culoarul verde, poate solicita înăsprirea procesului de verificare, în cazul în care există un motiv plauzibil. Vămuirea pe culoarul verde trebuie să fie finalizată de către inspectorul desemnat într-o perioadă de timp de 20 de minute pentru fiecare tranzacție.
- **vămuirea pe culoarul galben** se referă la mărfurile la import / export, dacă este necesar un grad mai ridicat de analiză tehnică. Acest fapt include revizuirea complexă a clasificării tarifare și de evaluare sau a cererilor de tratament concesional. Ofițerul care efectuează

³⁰ scanarea cu raze X căreodată se include ca alternativă la examinarea pe culoarul roșu.

vămuirea pe culoarul galben poate solicita înăspirea controlului, în cazul în care există un motiv plauzibil. Vămuirea pe culoarul galben trebuie să fie finalizată de către inspectorul desemnat în 90 de minute.

- **vămuirea pe culoarul roșu** se referă la mărfurile, care necesită controlul fizic sau prelevarea probelor, oricare ar fi scopul. Finalizarea vămuirii pe culoarul roșu se va suspenda până când nu va fi disponibil un spațiu în zona de control a mărfii. În cazul în care mărfurile supuse controlului necesită o examinare sanităro-veterinară sau fitosanitară, agențile relevante urmează să-și coordoneze activitățile, pentru a putea efectua controlul concomitant cu controlul vamal, ceea ce poate duce la anumite tergiversări. Vămuirea pe culoarul roșu trebuie finalizată de către inspectorul responsabil în termen de 5 zile.
- **vămuirea pe culoarul albastru** se referă la mărfurile pentru import și export în cazul în care declarantul din Moldova este un client cu risc scăzut. Astfel de declarații sunt acceptate și ulterior sunt supuse reverificării. Toate tranzacțiile declarantului pot fi supuse auditului post-vămuire într-un mod similar cu declaranții AEO.
- **acordarea simplificată a liberului de vamă pentru AEO** se aplică numai față de AEO înregistrați³¹ și necesită minim de informații la vămuire prin declararea electronică.

Analiza, bazată pe risc este realizată independent de:

- examinarea de către ANSA în scopuri sanităro-veterinare și fitosanitare; și
- screening-ul Poliției de Frontieră a camioanelor și conducătorilor auto în scopuri de imigrație și altele, legate între ele.

Acțiunea	Verde		Galben		Roșu	
	2013	2016	2013	2016	2013	2016
Declararea prealabilă ³²	60.5	198	60.5	198	60.5	198
Vama	137.1	42	246.5	45.87	279.3	66.54
Alte staționări	177.8	0	177.8	0	177.8	0
Deplasarea	120	120	120	120	120	120
Așteptarea în rând	113	31.87	113	31.87	113	31.87
Polizia	8	3.17	8	3.17	8	3.17
Cântărirea	5	4.95	5	4.95	5	4.95
Total	621.4	399.99	730.8	403.86	763.6	424.53
Diferențele 2016 - 2013						
Examinarea		95		200		213
Total		221		327		339

Figura 13: Timpul în minute pentru a perfecta exporturile la PTF conform ratingului culoarelor

Notă: Conform datelor din ASYCUDA, timpul total la PTF a fost în mediu de 376 minute pentru culoarul roșu, 71 - pentru culoarul galben și 67 - pentru culoarul verde. Eșantionul din ASYCUDA este mult mai mare, iar datele mai fiabile.

Durata medie pentru screening-ul pe culoarele roșu, galben și verde în anul 2013 și 2016 sunt prezentate în figura 13.

Aceste date arată că vămuirea pe culoarele roșu/galben/verde, în baza analizei de risc, efectuate în ASYCUDA, a înregistrat îmbunătățiri vizibile a timpului de perfectare în 2016 față de 2013, în care,

³¹ A se vedea: <http://www.customs.gov.md/ro/content/lista-agentilor-economici-autorizati-aeo>

³² Timpul mediu pentru brokerul vamal între primirea documentelor și introducerea declarației în ASYCUDA.

timpul total al circuitului³³ de acordare a liberului de vamă este cu 95 minute mai mic pentru culoarul verde, cu 200 de minute mai mic pentru culoarul galben și cu 213 minute mai mic pentru culoarul roșu. Impactul general al acestor reduceri reprezintă o accelerare a timpului total de vămuire necesar camioanelor: 221 de minute pentru culoarul verde, 327 minute pentru culoarul galben și 339 de minute pentru culoarul roșu, în comparație cu 2013.

Discuții

"Cele mai bune practici" internaționale recomandă limitarea controalelor fizice aplicate mărfurilor la un maximum de 5-10% din totalul declarațiilor. Stabilirea acestor limite ar trebui, în primul rând să se facă prin intermediul unei proceduri automatizate de gestionare a riscului, în cazul în care mărfurile sunt selectate spre control în baza profilului de risc.

În Moldova mărfurile de pe culoarul roșu, supuse controlului fizic și documentar, reprezintă 5% din declarațiile de import identificate³⁴, iar la ieșire - 9% din eșantionul relevant. În fiecare caz, acest lucru corespunde așteptărilor internaționale³⁵.

Mărfurile pe culoarul galben, supuse unui control documentar, reprezintă 15% din intrări la PTF. La ieșire acestea reprezintă mai puțin de 1% din eșantionul relevant. Această variație dintre importuri și exporturi se încadrează în așteptări, deoarece nu există standarde internaționale pentru verificările pe culoarul galben. Acest lucru se datorează faptului că volumul și importanța acestora variază de la o țară la alta, în general măryind complexitatea tarifului național și numărul de concesii în prevederile taxelor vamale și fiscale disponibile.

Toate mărfurile pe culoarul verde trec în prezent printr-o verificare „vizuală” a declarației. La PTF, 54% la intrare și 72% la ieșire din eșantionul relevant a fost repartizat pe culoarul verde.

Acordarea liberului de vamă, controlul ANSA și examinările cu raze X a AEO alcătuiesc restul examinărilor identificate și acestea sunt examineate separat în următoarele secțiuni ale acestui capitol.

Cu excepția acordării liberului de vamă pe culoarul verde și albastru, procedurile actuale sunt, în general, în conformitate cu cele mai bune practici internaționale.

La PTF și PVI, în prezent, pe culoarul verde se, acordă prea multă atenție verificării documentelor pe suport de hârtie în comparație cu declarațiile electronice. Odată cu introducerea sistemului ASYCUDA și existența unui sistem informatic de rețea pe deplin operațional practic în fiecare punct de control, această procedură nu mai poate fi justificată și doar contribuie la creșterea costului mărfurilor (în special, prin mărirea timpului de staționare).

Cu excepția cazurilor în care există un risc rezonabil de fraudă sau eroare, verificarea vizuală, "de rutină" a documentelor pe suport de hârtie cu informațiile în format electronic, mărește costul de

³³ Aplicând principiile Analizei Timpului Static (STA) timpul real al circuitului va fi întotdeauna mai mare decât limitele de timp mandatate pentru fiecare declarație. Acest lucru se datorează faptului că se include timpul "moale" (dar nu se limitează) la întârzieri în cazul în care: documentele așteaptă fie pe o masă la intrare sau ieșire, întrebări care așteaptă răspunsuri, datorii restante care urmează a fi plătite la bancă, sau un camion în așteptarea spațiului la un doc de examinare. A se vedea: Organizational Slack B. Näslund în EkonomiskTidskriftÅrg. 66, n. R 1 (martie, 1964), pp 26-31;

³⁴ În eșantion, într-un număr mare de tranzacții nu a fost indicat culoarul de examinare vamală. În cele mai multe cazuri, acest lucru s-a întâmplat, deoarece acestea au fost supuse examinării ANSA. Din acest motiv, procentele calculate de aici se bazează pe tranzacțiile în care culoarele roșu, galben, verde sau AEO au fost indicate clar.

³⁵ A se vedea: Inițiative de modernizare a Vămii: Studii de caz, editori Luc De Wulf și Jose B. Sokol, Banca Mondială 2004.

desfășurare a afacerii, fără a oferi în schimb îmbunătățiri la capitolul venituri sau asigurarea securității populației. Chiar și procedura de perfectare a declarațiilor pe culoarul verde, care în prezent trebuie să dureze nu mai mult de 20 de minute, ar trebui să fie înlocuită cu cea stabilită pentru culoarul albastru de control vamal.

În cadrul regimului aferent culoarului albastru (controlul ulterior prin reverificare), majoritatea declarațiilor agenților economici cu risc scăzut sunt acceptate în format electronic. Nu este necesar să se depună documentele pe suport de hârtie. Documentele pe hârtie trebuie să fie verificate doar aleatoriu. Implementarea acestor schimbări oferă câteva avantaje SV RM:

- majoritatea inspectorilor care lucrează pe culoarul verde, după instruire, pot fi transferați în sectoare care generează venituri mai mari , i.e. auditul post vămuire, managementul riscului sau investigarea fraudelor; și
- inspectorii din cadrul auditului post vămuire și investigarea fraudelor sunt mult mai eficienți în identificarea plășilor insuficiente de venituri și altor probleme similare aferente importurilor și exporturilor, deoarece în loc să analizeze setul standard de date din declarația la import pe baza unei tranzacții, ei ar putea examina întreaga gamă de documente ale importatorilor din evidența contabilă a acestora.

3.5: Impactul procedurilor sanitat - veterinar și fitosanitar.

Datele referitoare la procedurile sanitat - veterinar și fitosanitar, efectuate de ANSA, indică că timpul de perfectare a documentelor nu s-a schimbat în mod semnificativ între anii 2013 și 2016. Acest lucru se datorează câtorva factori. Procesele sunt în majoritatea lor bazate pe documentele pe suport de hârtie. ANSA nu este încă echipată să efectueze alte proceduri decât inspecțiile directe la PTF; și inspecțiile ANSA mai detaliate au loc înafara controlului și facilităților vamale, astfel fiind înafara domeniului de aplicare a acestui TRS .

Datele colectate în TRS privind activitatea de analiză a ANSA la PTF și PVI sunt prezentate în figura 14.

TRS 2014 a ajuns la concluzia că:

- mai puțin de 16% din camioanele încărcate verificate necesitau inspecții fitosanitare sau sanitat - veterinar; și
- nu există nici o dovardă semnificativă statistică că aceste camioane petrec, în medie, mai mult timp pentru procedurile vamale, decât alte camioane încărcate.³⁶

Cu toate acestea, ambele sondaje din anii 2013 și 2014, au indicat că mărimea eșantionului a fost mică și nu a fost posibil să se separe mișcările pe interior și exterior în aceste zone.

Observările din TRS 2016 indică faptul că ponderea inspecțiilor sanitat-veterinar și fitosanitară în setul de date globale a crescut considerabil începând cu anul 2013, astfel încât în prezent doar inspecțiile fitosanitare (19,3%) sunt mai mari decât inspecțiile sanitat-veterinar și fitosanitară luate împreună, în anul 2013. Totalul Inspectiilor sanitat-veterinar și fitosanitară în răspunsurile valide reprezintă aproape un sfert (23,7%) din eșantion și, prin urmare, acestea sunt de o importanță deosebită.

În cazul tranzacțiilor documentare, efectuate de ANSA, primul lucru observat este staționarea în rând și perfectarea documentației sanitat-veterinar și fitosanitar, care are loc, de obicei, la PTF, în biroul central sau o clădire adiacentă. Pentru aceste tranzacții nu a fost posibil să se separe operațiunile la

³⁶Pagina iii.

intrare și la ieșire sau operațiunile sanitar-veterinare și fitosanitare, fără a perturba nejustificat procesul. Pentru acest grup s-au colectat datele utilizabile, pentru care a fost identificat un timp mediu de perfectare de 4,4 minute, dintr-un sir de la mai puțin de un minut până la maximum 37 minute.

În 2013, s-a constatat că "nu toate camioanele sunt inspectate de ANSA. Cu toate acestea, este nevoie de aproximativ 7 minute pentru a face un control fitosanitar și aproximativ 16 de minute pentru a efectua un control sanitar-veterinar". Datele comparative pentru anul 2016 indică că timpul necesar pentru perfectarea documentelor nu s-a schimbat în mod semnificativ față de studiile anterioare.

Oricum, se sugerează că aceasta este o zonă procedurală, care ar trebui să devină redundantă și că aceasta ar putea fi eliminată în totalitate în cadrul proceselor ghișeului unic, care se planifică a fi introduse.

Locația și caracterul	2016 Inspecții	2016 Total ³⁷	Procentul din 2016 Total
În interior			
Sanitar-veterinar	50	903	5.5%
Fitosanitar	167	903	18.5%
În exterior			
Sanitar-veterinar	59	948	6.2%
Fitosanitar	167	948	17.6%

Figura 14: Timpul pentru examinările ANSA

Discuții

În prezent, Vama și ANSA își coordonează examinările fizice pentru a preveni dublul tratament al încărcăturilor. Analiza și ținutuirea inspecțiilor sanitari-veterinare și fitosanitare se examinează de către ANSA în mod independent, fără intervențiile vamii. Nu există nici o legătură cu evaluările riscurilor de către organul vamal. Mărfurile de pe culoarul galben și verde sunt în continuare inspectate de ANSA, indiferent de analiza riscurilor efectuată de organul vamal. Au avut loc discuții cu privire la includerea informației ANSA cu privire la risc în modulul de selectivitate ASYCUDA, dar încă nu a fost realizat pe deplin de către agenții și conform unei investigații recente a CFI nu este nici o probă, ce ar dovedi că ANSA aplică gestionarea riscurilor la importuri³⁸.

Ca și în cazul TRS anterioare, controlul detaliat și eșantionarea științifică rămân impracticabile la PTF, deoarece acestea, în general, nu permit efectuarea unor controale mai complexe, decât un control simplu la „hayon”. În consecință, la PTF se efectuează doar controlul documentar de rutină. În prezent, infrastructura necesară este în curs de dezvoltare la patru PTF,³⁹, însă, la momentul efectuării TRS 2016, aceasta nu era funcțională.

Inspecția completă și prelevarea de probe se efectuează în toate cazurile, fie la PVI, fie la depozitul proprietarului. Aici, pentru anumite categorii de mărfuri specificate, de la un procent de încărcături se prelevă probe⁴⁰. Mărfurilor supuse prelevării de probe, li se acordă liber de vamă de către autoritățile

³⁷ Numărul total de tranzacții completeate în această coloană, i.e. ori Da ori Fără răspuns. Locurile goale se ignoră.

³⁸ A se vedea: PVI Proiectul raportului de misiune, mai 2016

³⁹ În prezent, se desfășoară activitatea de remediere a acestei lipse de facilități Vezi: Proiectul Băncii Mondiale de Investiții pentru Reforma Climatică în Moldova # 576047 ANSA Evaluarea decalajelor în detaliu.

⁴⁰ Situația existentă este contrară Acordului OMC privind aplicarea măsurilor sanitare și fitosanitare Articolul 2.2, 3.3, 4 și 5. Banca Mondială printr-un act legal/ de reglementare, instituțional și TIC de Evaluare a

vamale după achitarea drepturilor și li se acordă liber de vamă limitat, permis sub controlul ANSA la depozitul importatorului. În cazul în care eșantionul trece testările, mărfurile sunt eliberate pentru consum public. În cazul în care proba nu reușește să treacă testările, mărfurilor li se refuză liberul de vamă și ele sunt distruse sau re-exportate.

ANSA nu acceptă rezultatele analizelor de laborator din străinătate, cu excepția cazurilor relativ rare, în care laboratoarele din Moldova nu sunt în stare să facă analizele respective (cum ar fi cazurile de riscul gripei aviare), în care se acceptă analizele de caz, efectuate în România. Pentru anumite tipuri de produse, cum ar fi cerealele, se utilizează laboratorul Ministerului Agriculturii.

Pe termen lung, incapacitatea de a recunoaște laboratoarele calificate din străinătate, este o potențială încărcare atât a Acordului OMC privind aplicarea măsurilor sanitare și fitosanitare, cât și apartenenței la Acquis-ul UE.

După cum s-a sugerat anterior, limitarea TRS constă în faptul că acesta nu captează timpul total de perfectare a mărfurilor supuse controalelor ANSA. Timpul necesar pentru perfectarea anumitor eșantioane și pentru a pune mărfurile în liberă circulație este înapoia controlului PTF și PVI, gestionate de SV RM, și prin urmare, este înapoia domeniului de aplicare al acestui studiu. Captarea acestor date necesită un studiu separat al procedurilor ANSA în baza unui eșantion rezonabil a mărfurilor controlate de ANSA.

3.6: Impactul scanării cu raze X

TRS 2016 a colectat date privind scanarea cu raze X din două surse:

1. Timpul total la PTF s-a cronometrat la 9 camioane la intrare și 359 de camioane la ieșire, care au fost supuse examinării cu raze X. Aceste camioane au prezentat o sub-componentă a unui eșantion mai mare de 950 camioane la intrare și 1363 camioane la ieșire, unde s-a identificat timpul total petrecut la postul de frontieră.
2. Timpul real necesar pentru screening s-a cronometrat direct prin observarea a 174 camioane.⁴¹

A doua dintre aceste măsurări indică că, în medie, un camion așteaptă în rând timp de aproximativ 6,4 minute înapoi de a intra în instalația cu raze X și apoi procesul de scanare cu raze X durează aproximativ 6,6 minute, înapoi de finalizarea procesului. Acest lucru indică un timp suplimentar de întârziere de aproximativ 11 minute per camion, dacă camionul este selectat pentru examinare cu raze X.

Totuși, se consideră că cifra dată subestimează cu aproximativ 50% timpul total necesar pentru procesul de scanare cu raze X. Acest lucru se datorează faptului că cifra dată nu include timpul necesar pentru ca camionul să se deplaseze spre / de la locul în care așteaptă rândul la vămuire spre instalația cu raze X. Acest timp ar putea fi unul considerabil pentru un camion la ieșire, care, în majoritatea PTF, trebuie să treacă prin poarta de ieșire din zona la ieșire din PTF până la punctul unde se poate întoarce în condiții de siguranță și apoi să se întoarcă în zona la intrare și doar apoi să se pună în rând la instalația de scanare cu raze X, de unde începe măsurarea timpului.

necesitărilor Agenției Naționale de Siguranță Alimentară a Moldovei (ANSA): creșterea exporturilor agroalimentare din Moldova pe piața UE a abordat această chestiune.

⁴¹ La două camioane se pare că au existat erori de introducere a datelor (de exemplu, într-un caz este raportat că camionul a așteptat în rând 6 minute, dar apoi petrecut 11 ore și 8 minute în facilitatea de scanare). Pentru aceste camioane timpul de screening a fost înregistrat ca 0: 0.

Chiar și presupunând că acest "timp umflat" cu 22 de minute pentru scanarea cu raze X este corect, dacă îl comparăm cu soluția alternativă a examenului fizic, este clar că scanarea cu raze X la intrare și la ieșire din PTF nu cauzează, în general, vreo întârziere semnificativă pentru camioane.

Nu există facilități pentru examinare cu raze X la PVI.

Discuții

În Moldova, majoritatea activităților de screening cu raze X se referă la mărfurile de export, mai degrabă decât la mărfurile de import, fapt neobișnuit pentru standardul internațional dar se explică parțial prin hotarul cu Romania, țară membră a UE. Acest lucru este necesar având în vedere faptul că cele mai multe mărfuri de export nu mai pot fi examinate fizic la PVI.

Dacă se iau în considerare aceste schimbări recente ale procedurilor de acordare a liberului de vamă la export, s-ar putea explica de ce există un număr atât de mare de mărfuri la export, supuse examinărilor cu raze X.

Însă, acest lucru este justificat numai pe termen scurt. Se sugerează să se revizuiască lista mărfurilor de risc supuse examinării cu raze X, cel puțin pe o bază bi-anuală. Această revizuire ar trebui să fie părtinitoare față de eliminarea elementelor și exportatorilor, în cazul în care intervenția cu raze X nu a detectat nici o încălcare a legii, în conformitate cu principiile normale de gestionare a riscurilor.

3.7: Impactul controlului poliției de frontieră, a cântăririi și a plăților bancare.

Inspecțiile înainte de vamă și alți pași se efectuează la fiecare PTF pentru importuri și exporturi, începând cu sosirea la Poliția de Frontieră.

La PVI nu există spațiu prevăzut pentru cântărirea camioanelor sau pentru poliția de frontieră. În timp ce există oficii bancare în PVI, locul amplasării acestora a făcut mai dificilă măsurarea cu precizie a timpului cheltuit în aceste zone.

Prin urmare datele din aceste trei domenii se limitează la datele de la PTF.

	PTF Interior	PTF Exterior	Total eșantion
Poliția de frontieră	38	55	93
Cântărire	126	136	362
Servicii bancare	329	(a)	329

(a) eșantionul nu diferențiază mișcările în interior și în exterior

Figura 15: Mărimea eșantionului privind examinările înainte de vamă

3.7.1: Poliția de Frontieră

Toate camioanele care intră și ies în afara sunt obligate să se prezinte la poliția de frontieră, cât mai curând posibil după sosirea la PTF. Dacă se întârzie la Oficiul de poliție, ele pot să meargă mai întâi la cântărire, deși aplicarea practică a acestui aranjament variază în funcție de design-ul PTF.

De exemplu, la PTF Leușeni un conducător auto la intrare poate evalua mărimea rândului de așteptare pentru a vedea, care este mai mare. De asemenea, la Leușeni, este posibil de a conduce camionul spre locul de cântărire și apoi de a merge la ghișeul poliției și a completa formalitățile, în timp ce se așteaptă rândul la cântărire.

Datele privind rândul la poliția de frontieră și procedurile aferente sunt expuse în tabelul de mai jos. Ele arată că nu au existat schimbări majore a timpului de perfectare în anii 2013 și 2016.

	Intrare		Ieșire	
	2013	2016	2013	2016
Rândul	8.9	9.9	5.4	4.9
Perfectarea	5.6	3.8	4.1	5.7
Total	14.5	14.7	9.5	10.6

Figura 16: Timpul de perfectare de către poliția de frontieră în 2013 și 2016 (in minute).

Discuții

Procedurile efectuate de Poliția de Frontieră sunt recunoscute ca fiind un proces esențial pentru controlul circulației ilegale a persoanelor și a vehiculelor. La fel, perioada medie destinată acestor procese în Moldova este destul de scurtă. Datele colectate de către poliție în sistemul UNIPASS sunt disponibile pentru a fi utilizate de organele vamale și ar putea fi utile în scopuri de analiză a riscului, după necesitate.

De asemenea, timpul de așteptare în rând nu este foarte mare, iar șoferul poate să reducă timpul total necesar la PTF cântărind mai întâi camionul sau să meargă în paralel cu procesul de control al poliției.

3.7.2: Cânțarul pentru mașini

Toate camioanele încărcate, care se mișcă în interior și în exterior, sunt obligate să se prezinte la cânțarul pentru mașini. Acest lucru se poate face la majoritatea PTF, fie înainte, fie după ce au trecut controlul Poliției de Frontieră, dar înainte de a se prezenta la vamă. Aplicarea în practică a acestui aranjament variază în funcție de design-ul PTF (vezi exemplul de mai sus).

PVI nu dispune de facilități de cânțărire.

În 2013 toate camioanele erau cânțărite. În 2014, mai puține camioane erau cânțărite deoarece SV a început să accepte certificatele internaționale de greutate. În 2016, camioanele goale nu se mai cânțăresc.

Datele din 2013 și 2016 privind cânțărirea camioanelor sunt expuse în tabelul de mai jos, care arată că nu au existat schimbări majore a timpului de perfectare în anii 2013 și 2016. Datele privind cânțărirea camioanelor în anul 2013 nu au fost colectate.

	Intrare		Ieșire	
	2013	2016	2013	2016
Rândul	na	9.9	na	4.9
Perfectarea	4.9	3.7	5.0	5.7
Total	na	14.7	na	10.6

Figura 17: Timpul pentru cânțărirea camioanelor în 2013 și 2016 (in minute).

Din aceste informații reiese că întârzierea medie datorată utilizării procedurii de cânțărire este pentru camioanele la intrare de aproximativ 15 minute, dar poate fi și până la 50 de minute. Pentru camioanele la ieșire, întârzierea medie este mai scurtă, rareori depășește 20 minute.

Discuții

Deoarece numărul camioanelor cântărite este mai mic decât în anii precedenți și timpul nu este excesiv, nu există nici un motiv să se cântărească toate camioanele încărcate și acest lucru trebuie să înceteze, cu excepția cazurilor în care există un risc justificat pentru a proceda astfel.

În general, în sistemele vamale, care gestionează riscurile, procedurile de cântărire sunt, de obicei, necesare pentru verificarea mărfurilor în vrac. De exemplu: greutatea specifică a majorității lichidelor este cunoscută și greutatea încărcăturii este calculată pentru produsele cu risc ridicat, care sunt ușor sau frecvent declarate greșit. Astfel de produse sunt motorina și benzina, în cazul cărora metodele alternative, cum ar fi utilizarea rezervorului de scufundare, nu sunt destul de precise.

În prezent, deoarece această situație există, cântărirea obligatorie a tuturor camioanelor încărcate reprezintă un cost de conformitate nejustificat, suportat de majoritatea camioanelor la ieșire.

3.7.3: Servicii bancare

Servicii bancare sunt disponibile atât la PTF, cât și la PVI. Instituțiile bancare comerciale sunt obligate să ofere supliniri (top ups) în cazul în care soldul, plătit anticipat, deținut în contul desemnat al importatorului, este insuficient pentru a finaliza achitarea obligațiilor de plată. Această obligație trebuie să fie finalizată înainte ca marfa să poată trece prin procedura de tranzit T1 sau înainte de finalizarea procedurilor de declarare și vămuire la PTF.

Pentru sume mici prezența fizică a băncii oferă o modalitate mai rapidă de soluționare a obligațiunilor restante, în comparație cu posibilitatea alternativ - plata sumelor datorate în cont prin intermediul sistemului bancar convențional, în cazul în care un transfer de bani ar putea dura mai mult de 24 ore.

Există oficii bancare și la PVI, dar a fost imposibil să se cronometreze timpul în condiții de siguranță. De asemenea, la bănci a fost imposibil să se separe tranzacțiile la intrare de cele la ieșire, fără a împiedica procesele.

După cum se arată în tabelul de mai jos timpul de perfectare la bancă nu s-a schimbat semnificativ în din 2013 până în 2016.

	2013	2016
Rândul	1.3	3.5
Perfectarea	1.8	2.8
Total	3.1	6.3

Figura 18: Timpul la bancă în 2013 și 2016 (in minute).

Deși timpul necesar pentru o tranzacție bancară medie s-a dublat din 2013, acest lucru înseamnă că timpul necesar s-a mărit doar cu 3 minute, în medie. Timpul mediu în rând la bancă a fost de la 0 (fără rând) până la 28 minute. Timpul de perfectare a variat de la 1 la 62 minute.

Discuții

Procesele bancare, în medie, doar cauzează o întârziere vizibilă de circa șase minute, dar acestea sunt un indicu a două practici:

1. cerința ca fiecare comerciant să se asigure că există suficiente fonduri în contul său personal, utilizate pentru acordarea liberului de vamă și pentru a finaliza toate tranzacțiile, chiar și în cazurile în care mărfurile trebuie să rămână sub control vamal efectiv.

- incapacitatea SV RM și a altor agenții de frontieră să ofere brokerilor autorizați informații cu privire la starea conturilor comercianților, din motive de confidențialitate.

Ambele probleme pot fi remediate în termen scurt, prin introducerea plășii amânate cu garanția plășii după vămuire și permiterea comercianților să utilizeze conturile brokerilor săi pentru achitarea obligațiunilor de plată și plasarea garanților.

Pe termen mai lung decontarea periodică a tuturor obligațiilor către stat este abordarea preferată.

3.8: Vehicule goale

Date despre vehiculele goale au fost colectate de toate cele trei TRS. S-a procedat astfel, deoarece această cronometrare oferă o cifră utilă, minimă de referință pentru perfectarea camioanelor. Vehiculele goale, de obicei, nu se folosesc de serviciile cântarului sau a brokerului și sunt doar supuse examinării fizice la vamă, în vederea depistării contrabandei prin camioanele, la intrare. Timpul total mediu pentru perfectarea camioanelor goale se prezintă mai jos:

	Intrare		Ieșire	
	2013	2016	2013	2016
Total	37.5	51	93	82.5

Figura 19: Timpul de staționare a camioanelor goale în 2013 și 2016 (in minute).

Datele arată că timpul de perfectare la intrare a camioanelor goale s-a înrăutățit din 2013, dar s-a îmbunătățit pentru camioanele la ieșire.

Discuții

Timpul de perfectare au camioanelor la intrare a crescut la toate PTF. Timpul mediu de perfectare a camioanelor la ieșire a fost mai ambiguu, de la o reducere de 1.2 ore la Leușeni până la o creștere de minute la Otaci. Chiar și cu aceste creșteri, camioanele goale se vănuiesc mai repede decât orice altă categorie de vehicule examineate în acest studiu.

3.9: Proceduri simplificate: APV și AEO.

În cadrul TRS 2013 nu s-au colectat date despre APV sau AEO, deoarece aceste sisteme nu erau oficializate la acel moment.

În observările din cadrul TRS 2014 la PTF s-a indicat că 13% din camioane au folosit culoarul AEO / TIR / EPD și că aceasta a fost o cale mai rapidă, decât culoarele generale de vămuire. La acel timp, culoarul special se folosea de către deținătorii procedurilor simplificate și camioanele goale.

În TRS 2016 la PTF au fost identificate 41 de camioane ale AEO la intrare și 57 camioane ale AEO la ieșire. Alte camioane cu proceduri simplificate permise nu au fost identificate. În tabelul de mai jos vedeti timpul mediu de perfectare a camioanelor AEO:

	La intrare		La ieșire	
	Numărul	Timpul	Numărul	Timpul
Total	41	5.1	57	7.3

Figura 20: Timpul total de staționare a vehiculelor AEO în 2016 (in ore).

Din cauza eșantionului mic, acesta ar putea să nu fie reprezentativ pentru toate tranzacțiile cu proceduri simplificate. Astfel, s-a făcut o comparație cu camioanele perfectate pe culoarul verde în

același timp și în același loc, ca și tranzacțiile AEO. S-a procedat astfel, deoarece culoarul verde oferă un nivel similar de facilitare, ca și procedurile simplificate.

În acel eșantion:

- pentru camioanele la intrare, repartizate pe culoarul verde, timpul mediu de perfectare a fost de 6,1 ore.
- pentru camioanele la ieșire, repartizate pe culoarul verde, timpul mediu de perfectare a fost de 6,4 ore.

Drept rezumat, eșantionul denotă că camioanele operate de AEO la intrare se procesează mai repede cu circa o oră, decât cele de pe culoarul verde. Însă, timpul de perfectare a camioanelor pe culoarul verde la ieșire este cu o oră mai mic, decât a camioanelor AEO.

Discuții

Introducerea procedurilor simplificate și programului AEO pentru agenții economici cu risc scăzut reprezintă un pas important în procesul de renunțare la abordarea tradițională "tranzacțională", aplicată față de majoritatea mărfurilor și mai este o indicație clară că Vama aplică mai intens tehnice îmbunătățite de gestionare a riscului, în comparație cu anii precedenți. Acestea reprezintă o extindere a sistemului de culoare roșu/galben/verde care permite o analiză prealabilă a declarațiilor și stabilește nivelul de intervenție pe baza criteriilor de risc, informații colectate în timpul controalelor precedente. Abordarea aplicată în prezent pentru AEO trebuie treptat extinsă și să includă toți comercianții, prin aplicarea mai largă a culoarului albastru și controlului ulterior prin audit post vămuire, la un moment dat, migrând comercianții conformi către culoarul verde.

4: Metodologia

Această secțiune explică metodologia și procedurile de colectare a datelor folosite în 2016 pentru a calcula timpul necesar vămuirii camioanelor la PTF și PVI.

În martie 2016 au fost revizuite rapoartele TRS pentru anii 2013 și 2014. De asemenea, în scopul identificării modificărilor recente de procedură, s-a „trecut” prin unele procese de la PTF și PVI. Ulterior, pentru calcularea timpului de vămuire, fiecare proces a fost definit și divizat în sub-procese.

Principalele sub-procese au fost, apoi, reprezentate în formă de trei scheme logice (flowcharts) ale proceselor, incluse în prezentul raport, în anexa Z.

În baza observațiilor și schemelor logice a fost elaborat un proiect al "Planului operațional pentru PVI și PTF", testat la un PTF și un PVI și apoi revizuit. Versiunea finală a acestui plan este inserată în anexa Y la prezentul raport.

În martie și aprilie observatorii BRITE au vizitat fiecare dintre PTF și PVI nominalizate, în perioadele de timp indicate în secțiunea 5.1. Fiecare perioadă a fost urmată de un program prestabilit de prezență sporadică timp de șapte zile la fiecare PTF/PVI. Astfel s-a acumulat un total de 240 de ore la fiecare PTF și 160 de ore la fiecare PVI. Aceste ore au avut la bază orele cronometrate în cadrul TRS anterioare, având permisiunea de compilare a datelor în afara PTF/PVI.

Datele colectate au constat din trei seturi:

1. Datele privind deplasarea camioanelor la intrare și ieșire din PVI, deținute în registrele manuale în fiecare PVI. Aceste date vor trebui să fie transpusă manual în Excel pentru a calcula timpul total petrecut pe teritoriul PVI.

2. Datele care vor fi colectate prin observare fizică, unde observările formează un eșantion statistic relevant și imparțial al tuturor tranzacțiilor, care au loc timp de șapte zile consecutive la fiecare PTF/PVI. Datele sunt apoi compilate și transpusă în Excel în formatul convenit. De exemplu, un observator poate estima timpul necesar pentru efectuarea scanării cu raze X prin înregistrarea camioanelor, care intră și ies de pe teritoriul unde se află instalația cu raze X.

3. Datele care pot fi extrase din sistemele IT ale UNIPASS și /sau ASYCUDA. De exemplu, timpul mediu de începere și finalizare a controalelor vamale pe culoarul galben poate fi extras printr-o descărcare de date din ASYCUDA.

Procedurile detaliate de colectare și extragere a datelor sunt incluse în planul operațional din anexa Y și aceste elemente pot fi rezumate astfel:

1. Date extrase manual din registre și alte documente similare la PVI.

- de la postul de control de la poartă: ora și dată de sosire și plecare a camioanelor, la fiecare PVI încadrat în sondaj;
- de la birourile brokerilor vamali selectați: numărul de înregistrare al declarației, numărul de articole în DAU, dacă au fost plătite taxele de import (da/nu), dacă declarația este în formă electronică (da/ nu), dacă este un DAU la import sau export, timpul când brokerul a primit documentele (pe suport de hârtie, sau prin e-mail), timpul în care brokerul a început să lucreze cu DAU, timpul în care brokerul a depus declarația în ASYCUDA, timpul în care brokerul a prezentat pe hârtie declarația la Serviciul Vamal, observații.

2. Date colectate fizic prin observări la PTF/PVI relevante

2.1. La fiecare PTF implicat, referitor la camioanele selectate, la intrarea și ieșirea din Moldova:

- numărul de înmatriculare al camionului, ora de sosire la poarta PTF, timpul raportului poliției la intrare și ieșire (punerea în rând, începutul /finalizarea procedurii) și cântărire (punerea în rând, începutul /finalizarea procedurii), numărul de camioane care s-au folosit sau nu de serviciul de cântărire;
- ora raportului scanerului cu raze X (punerea în rând, începutul /finalizarea procedurii);
- ora raportului pentru orice controale suplimentare (punerea în rând, începutul /finalizarea procedurii);
- timpul necesar pentru începerea /finalizarea proceselor din vamă, detaliate după cum urmează:
 - numărul de înmatriculare a camionului
 - camion încărcat Da/ Nu
 - la intrare sau ieșire
 - import: electronic, T1, TIR, AEO, import local
 - export: electronic, altele, TIR, AEO
 - camion supus scanării cu raze x: da /nu
 - control fitosanitar: da / nu
 - control sanitar-veterinar: da / nu
 - culoarul de examinare atribuit: roșu / galben / verde
- timpul necesar pentru începerea /finalizarea procedurilor bancare, fitosanitare și sanitărveterinare, detaliate după cum urmează: (începutul timpului de aşteptare în rând / sfârșitul procesului).

2.2. La fiecare PVI implicat, pentru camioanele selectate, care intră și ies din PVI:

- timpul, când vehiculul intră în PVI;
- timpul, când vehiculul părăsește PVI.

3. Informații extrase din bazele de date UNIPASS și ASYCUDA și furnizate de SV RM

La fiecare PTF implicat, pentru toate camioanele care intră sau ies din Moldova, pe parcursul perioadei nominalizate au fost obținute următoarele date:

- din UNIPASS: numărul de înmatriculare al camionului, timpul din raportul poliției de frontieră la intrare și ieșire, timpul raportului către vamă, timpul finalizării controlului în vamă;
- din ASYCUDA: numărul de înmatriculare al camionului, timpul de primire a declarației, timpul controlului vamal primar, timpul finalizării controalelor vamale și de vămuire. Repartizarea inițială pe culoar (roșu, galben, verde, albastru).

Metodologia include doar timpul petrecut de camioane la PTF și PVI; timpul de tranzit nu se ia în considerare.

4.1: Colectarea de date

Observatorii BRITE au vizitat fiecare PTF, timp de 7 zile depline, având un total de aproximativ 168 de ore de observații la fiecare PTF, în următoarele perioade de timp:

- Leușeni: 28 martie-aprilie 3;
- Sculeni: 1-7 aprilie;
- Otaci: 7-13 aprilie
- Tudora: 11-17 aprilie.

De asemenea, pe parcursul perioadei 18-22 aprilie 2016 timp de 7 zile depline observatorii BRITE au vizitat fiecare PTF, acumulând un total de aproximativ 168 de ore de observări.

Pentru fiecare din procesele identificate, observatorii au avut formulare speciale (a se vedea anexa Y). În fiecare formular timpul pentru fiecare etapă a fost introdus după modelul: OO.MM.SS după ce fiecare camion / șofer finaliza oricare dintre procedurile nominalizate. Acest lucru se făcea prin deducerea timpului scurs dintre începutul și sfârșitul fiecărei etape.

Cea mai mare parte a procesului de cronometrare a fost făcută prin observări directe de către personalul BRITE. Unele formulare (anexa Y, formularele 2 și 5), solicitau ca datele să fie furnizate de către inspectorii vamali imediat după perfectare. Această informație includea tipul de declarație, tipul de controale efectuate și dacă compania era titular de proceduri simplificate.

Nu s-au obținut date din ASYCUDA.

Anexa A: Tabele de sinteză privind comerțul

Clasament	PTF	2014				2015			
		intrare		ieșire		intrare		ieșire	
1	Leușeni -Albita	93,848	24.93%	90,530	25.03%	93,524	23.08%	90,250	23.56%
2	Otaci-Moghiliov	36,667	9.74%	37,487	10.36%	47,604	11.75%	47,867	12.49%
3	Sculeni-Sculeni	44,037	11.70%	46,491	12.85%	44,751	11.05%	48,112	12.56%
4	Tudora-Starokazacie	37,108	9.86%	37,268	10.30%	33,343	8.23%	33,705	8.80%
	Sub-total	211,660	56.23%	211,776	58.55%	219,222	54.11%	219,934	57.40%
5	Giurgiulești-Reni	16,837	4.47%	17,934	4.96%	24,705	6.10%	25,073	6.54%
6	Giurgiulești-Galați	22,670	6.02%	28,058	7.76%	19,847	4.90%	26,773	6.99%
7	Criva-Mamaliga	15,731	4.18%	16,278	4.50%	20,157	4.98%	21,169	5.53%
8	Palanca-Maiaki	12,831	3.41%	15,357	4.25%	16,742	4.13%	18,781	4.90%
9	Cahul-Oancea	11,134	2.96%	4,147	1.15%	15,648	3.86%	6,159	1.61%
	Sub-total altele	85,569	22.73%	68,148	18.84%	88,808	21.92%	65,245	17.03%
	Total	376,432		361,698		405,129		383,134	

Figura 21: Numărul camioanelor la intrare și ieșire la principalele PTF în anii 2013 și 2015

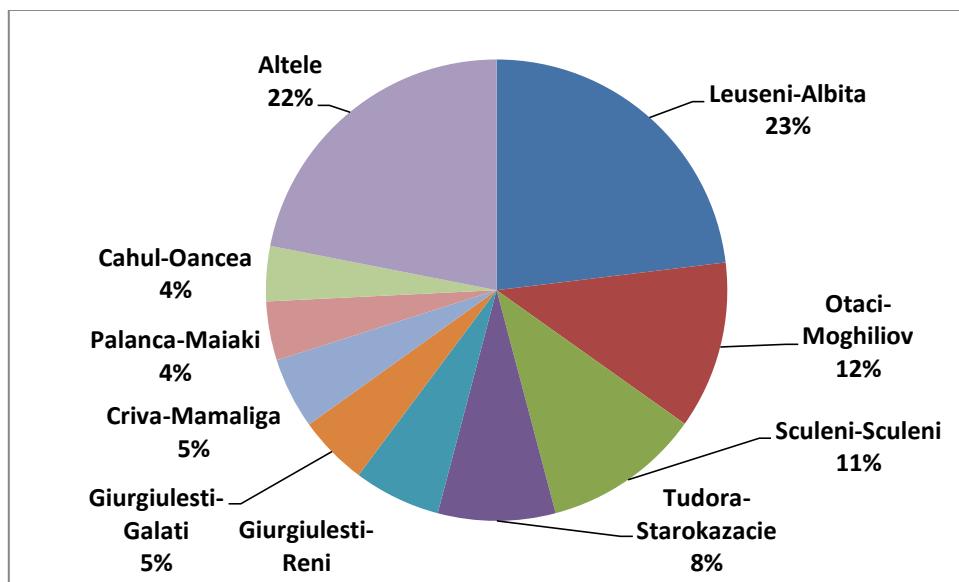


Figura 22: Ponderea procentuală a camioanelor la intrare prin PTF în 2015

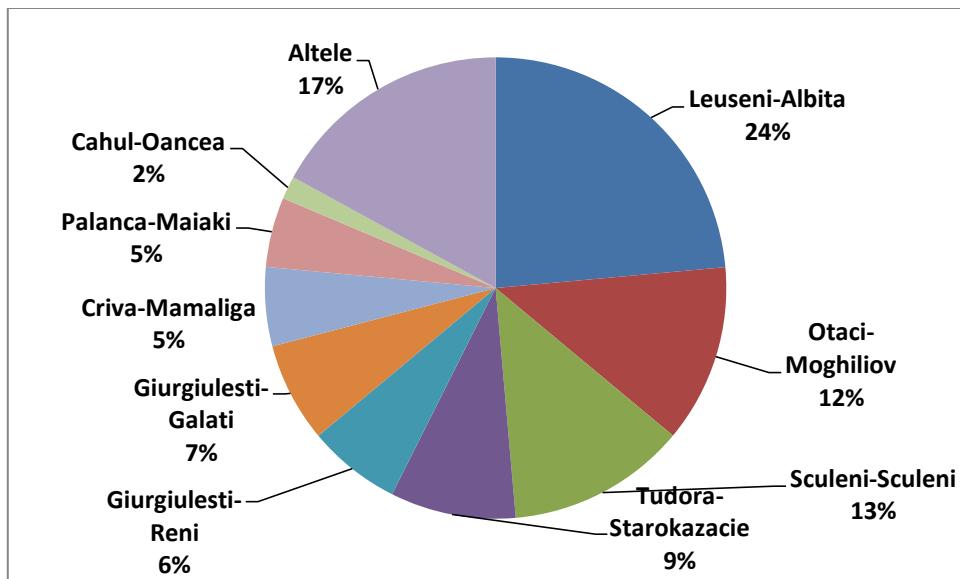


Figura 23: Ponderea procentuală a camioanelor la ieșire din PTF în 2015

Clasament	Post vamal (denumire sau cod)	Comentarii	Declarații vamale, 2015		
			Total	Export	Import
1	Chișinău 3-PVI Industrială	PVI	86920	11447	75473
2	Chișinău 7-PVI Petricani	PVI	23053	592	22461
3	Chișinău 4 PVI Cricova	PVI	22449	418	22031
4	Portul Internațional Liber Giurgiulești	PC/PVI	20337	3380	16957
5	Cahul PVE	PV electronic	19059	18703	356
6	Leușeni- Albita PTF	BCP	16870	364	16506
7	Chișinău 2 PVI Posta	PVI	16687	1900	14787
8	Leușeni PVE	PV electronic	14795	14794	1
9	Briceni PVE	PV electronic	13970	13963	7
10	Bălți PVI	PVI	11481	3522	7959
Total top-10			245621	69083	176538

Figura 24: Numărul declarațiilor de import și export după posturi vamale în 2015

Anexa B: Timpul necesar importului din Republica Moldova

Anexa B1: Date privind importul pentru anul 2013 :

Toate cifrele sunt în minute, dacă nu se indică (H) ore

	Procedura	PTF Sculeni				PTF Otaci				PTF Tudora				PTF Leușeni			
		Gol	T1	TIR	Import	Gol	T1	TIR	Import	Gol	T1	TIR	Import	Gol	T1	TIR	Import
PTF	rând la poliție	4.9	4.9	4.9	4.9	14.3	14.3	14.3	14.3	1.3	1.3	1.3	1.3	15.1	15.1	15.1	15.1
	controlul poliției	5.5	5.5	5.5	5.5	6.7	6.7	6.7	6.7	5.2	5.2	5.2	5.2	5.0	5.0	5.0	5.0
	cântarul	3.2	3.2	3.2	3.2	5.0	5.0	5.0	5.0	3.5	3.5	3.5	3.5	7.7	7.7	7.7	7.7
	broker+vama	16.6	67.1	37.8	109.1	14.1	67.1	37.8	109.1	10.9	67.1	37.8	109.1	35.0	67.1	37.8	109.1
	controlul fitosanitar	0.0	4.0	4.0	4.0	0.0	4.0	4.0	4.0	0.0	4.0	4.0	4.0	0.0	4.0	4.0	4.0
	controlul sanităt-veterinar	0.0	7.0	7.0	7.0	0.0	7.0	7.0	7.0	0.0	7.0	7.0	7.0	0.0	7.0	7.0	7.0
	banca (rând)	0.0	0.5	0.5	0.5	0.0	2.3	2.3	2.3	0.0	1.7	1.7	1.7	0.0	0.6	0.6	0.6
	banca (procedură)	0.0	1.6	1.6	1.6	0.0	2.1	2.1	2.1	0.0	1.8	1.8	1.8	0.0	0.6	0.6	0.6
Deplasarea	spre PVI Chișinău	150.0	150.0	150.0	150.0	210.0	0.0	210.0	210.0	150.0	150.0	150.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0
PVI	broker	0.0	91.5	91.5	91.5	0.0	91.5	91.5	91.5	0.0	91.5	91.5	91.5	0.0	91.5	91.5	91.5
	Total timp petrecut de camion la PVI	0.0	1186.3	1186.3	0.0	0.0	1186.3	1186.3	0.0	0.0	1186.3	1186.3	0.0	0.0	1186.3	1186.3	0.0
Total	PTF (H)	0.5	1.6	1.1	2.3	0.7	1.8	1.3	2.5	0.3	1.5	1.0	2.2	1.0	1.8	1.3	2.5
	Spre PVI Chișinău (H)	2.5	2.5	2.5	2.5	3.5	0.0	3.5	3.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.0	2.0	2.0	2.0
	PVI Total (H)	0.0	19.8	19.8	1.5	0.0	19.8	19.8	1.5	0.0	19.8	19.8	1.5	0.0	19.8	19.8	1.5
	Total general (H)	3.0	23.8	23.3	6.3	4.2	21.6	24.6	7.5	2.8	23.8	23.3	6.3	3.0	23.6	23.1	6.0

Anexa B2: Date privind importul pentru anul 2016

Toate cifrele sunt în minute, dacă nu se indică (H) ore

	Procedura	PTF Sculeni					PTF Otaci					PTF Tudora					PTF Leușeni				
		Gol	E-dec.	T1	TIR	Import	Gol	E-dec.	T1	TIR	Import	Gol	E-dec.	T1	TIR	Import	Gol	E-dec.	T1	TIR	Import
PTF	așteptarea la poliție	38.4	38.4	38.4	38.4	38.4	26.2	26.2	26.2	26.2	26.2	7.1	7.1	7.1	7.1	33.6	33.6	33.6	33.6	33.6	
	poliția	5.1	5.1	5.1	5.1	5.1	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	4.8	4.8	4.8	4.8	2.9	2.9	2.9	2.9	2.9	
	cântărirea	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	5.4	5.4	5.4	5.4	5.4	2.8	2.8	2.8	2.8	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	
	broker/vama	6.8	40.9	50.0	42.9	25.9	30.8	34.1	49.2	44.3	34.3	11.0	42.4	36.6	35.2	47.0	21.2	56.6	92.9	49.9	94.3
	control fitosanitar	0.0	18.5	18.5	18.5	18.5	0.0	3.1	3.1	3.1	3.1	0.0	4.2	4.2	4.2	4.2	0.0	2.4	2.4	2.4	2.4
	control sanitar-veterinar	0.0	18.5	18.5	18.5	18.5	0.0	3.1	3.1	3.1	3.1	0.0	4.2	4.2	4.2	4.2	0.0	2.4	2.4	2.4	2.4
	banca (rând)	0.0	0.2	0.2	0.2	0.2	0.0	0.6	0.6	0.6	0.6	0.0	0.3	0.3	0.3	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	banca (procedura)	0.0	2.5	2.5	2.5	2.5	0.0	6.5	6.5	6.5	6.5	0.0	3.4	3.4	3.4	3.4	0.0	9.4	9.4	9.4	9.4
Deplasare	Deplasarea spre Chișinău	150.0	150.0	150.0	150.0	150.0	210.0	210.0	210.0	210.0	210.0	150.0	150.0	150.0	150.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0	
PVI	broker	0.0	375.3	356.4	0.0	356.4	0.0	375.3	356.4	0.0	356.4	0.0	375.3	356.4	0.0	356.4	0.0	375.3	356.4	0.0	356.4
	Total timp petrecut de camion la PVI	0.0	0.0	528.0	528.0	0.0	0.0	0.0	528.0	528.0	0.0	0.0	0.0	528.0	528.0	0.0	0.0	0.0	528.0	528.0	0.0
Total	PTF (H)	0.9	2.1	2.3	2.1	1.9	1.1	1.4	1.6	1.5	1.4	0.4	1.2	1.1	1.0	1.2	1.0	1.9	2.5	1.7	2.5
	Spre PVI Chișinău (H)	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
	Total PVI (H)	0.0	0.0	8.8	8.8	0.0	0.0	0.0	8.8	8.8	0.0	0.0	0.0	8.8	8.8	0.0	0.0	0.0	8.8	8.8	0.0
	Total general (H)	3.4	4.6	13.6	13.4	4.4	4.6	4.9	13.9	13.8	4.9	2.9	3.7	12.4	12.3	3.7	3.0	3.9	13.3	12.5	4.5

Anexa B3: Diferențe între datele privind importul din 2013 și 2016

Toate cifrele sunt în minute, dacă nu se indică (H) ore

Notă: Declarația electronică nu a fost introdusă până în anul 2016. Prin urmare diferențele pentru aceste date nu au fost calculate.

	Procedura	PTF Sculeni				PTF Otaci				PTF Tudora				PTF Leușeni			
		Gol	T1	TIR	Import	Gol	T1	TIR	Import	Gol	T1	TIR	Import	Gol	T1	TIR	Import
PTF	rând la poliție	33.5	33.5	33.5	33.5	11.9	11.9	11.9	11.9	5.8	5.8	5.8	5.8	18.5	18.5	18.5	18.5
	controlul poliției	-0.4	-0.4	-0.4	-0.4	-4.0	-4.0	-4.0	-4.0	-0.4	-0.4	-0.4	-0.4	-2.1	-2.1	-2.1	-2.1
	cântar	-1.1	-1.1	-1.1	-1.1	0.4	0.4	0.4	0.4	-0.7	-0.7	-0.7	-0.7	-3.5	-3.5	-3.5	-3.5
	broker + vama	-9.8	-17.2	5.1	-83.2	16.7	-17.9	6.5	-74.8	0.1	-30.5	-2.6	-62.1	-13.8	25.8	12.1	-14.8
	control fitosanitar	0.0	14.5	14.5	14.5	0.0	-0.9	-0.9	-0.9	0.0	0.2	0.2	0.2	0.0	-1.6	-1.6	-1.6
	control sanitari-veterinar	0.0	11.5	11.5	11.5	0.0	-3.9	-3.9	-3.9	0.0	-2.8	-2.8	-2.8	0.0	-4.6	-4.6	-4.6
	banca (rând)	0.0	-0.3	-0.3	-0.3	0.0	-1.7	-1.7	-1.7	0.0	-1.4	-1.4	-1.4	0.0	-0.6	-0.6	-0.6
	banca (procedura)	0.0	0.9	0.9	0.9	0.0	4.4	4.4	4.4	0.0	1.6	1.6	1.6	0.0	8.8	8.8	8.8
Deplasare	spre PVI Chișinău	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	210.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
PVI	broker	0.0	264.9	-91.5	264.9	0.0	264.9	-91.5	264.9	0.0	264.9	-91.5	264.9	0.0	264.9	-91.5	264.9
	Total timp petrecut de camion la PVI	0.0	-658.3	-658.3	0.0	0.0	-658.3	-658.3	0.0	0.0	-658.3	-658.3	0.0	0.0	-658.3	-658.3	0.0
Total	PTF (H)	0.4	0.7	1.1	-0.4	0.4	-0.2	0.2	-1.1	0.1	-0.5	0.0	-1.0	0.0	0.7	0.5	0.0
	Spre PVI Chișinău (H)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Total PVI (H)	0.0	-11.0	-11.0	-1.5	0.0	-11.0	-11.0	-1.5	0.0	-11.0	-11.0	-1.5	0.0	-11.0	-11.0	-1.5
	Total general (H)	0.4	-10.3	-9.9	-1.9	0.4	-7.7	-10.8	-2.7	0.1	-11.4	-11.0	-2.5	0.0	-10.3	-10.5	-1.5

Anexa C: Timpul necesar pentru export din Republica Moldova

Anexa C1: 2013 Date la ieșire

Toate cifrele sunt în minute, dacă nu se indică (H) ore

	Procedura	PTF Sculeni			PTF Otaci				PTF Tudora				PTF Leușeni			
		Gol	T1	TIR	Gol	Electronic	T1	TIR	Gol	Electronic	T1	TIR	Gol	Electronic	T1	TIR
PVI	broker	0.0	60.5	60.5	0.0		60.5	60.5	0.0		60.5	60.5	0.0		60.5	60.5
	total timp petrecut la PVI	0.0	723.2	723.2	0.0	0.0	723.2	723.2	0.0	0.0	723.2	723.2	0.0	0.0	723.2	723.2
Deplasare	Deplasarea spre PTF	150.0	150.0	150.0	210.0		210.0	210.0	150.0		150.0	150.0	120.0		120.0	120.0
PTF	Rând	14.0	14.0	14.0	0.0		0.0	0.0	19.0		19.0	19.0	113.0		113.0	113.0
	asteptarea la poliție	17.6	17.6	17.6	5.4		5.4	5.4	2.0		2.0	2.0	3.3		3.3	3.3
	poliția de frontieră	3.3	3.3	3.3	2.6		2.6	2.6	3.9		3.9	3.9	4.7		4.7	4.7
	cântar	8.2	8.2	8.2	2.8		2.8	2.8	4.0		4.0	4.0	5.0		5.0	5.0
	broker+vama	30.1	60.5	50.9	19.0		17.1	32.1	11.2		13.4	15.9	39.7		53.7	50.9
	raze „X”	14.1	14.1	14.1	0.0		0.0	0.0	11.1		11.1	11.1	33.6		33.6	33.6
Total	PTF (H)	1.5	2.0	1.8	0.5	0.0	0.5	0.7	0.9	0.0	0.9	0.9	3.3	0.0	3.6	3.5
	deplasarea spre PTF (H)	2.5	2.5	2.5	3.5	0.0	3.5	3.5	2.5	0.0	2.5	2.5	2.0	0.0	2.0	2.0
	PVI (H)	0.0	12.1	12.1	0.0	0.0	12.1	12.1	0.0	0.0	12.1	12.1	0.0	0.0	12.1	12.1
	Total general	4.0	16.5	16.4	4.0	0.0	16.0	16.3	3.4	0.0	15.4	15.5	5.3	0.0	17.6	17.6

Anexa C2: Date pentru anul 2016

Toate cifrele sunt în minute, dacă nu se indică (H) ore

	Procedura	PTF Sculeni					PTF Otaci					PTF Tudora					PTF Leușeni				
		Gol	Electronic	T1	TIR	Export	Gol	Electronic	T1	TIR	Export	Gol	Electronic	T1	TIR	Export	Gol	Electronic	T1	TIR	Export
PVI	broker	0.0	349.8	77.4	0.0	77.4	0.0	349.8	77.4	0.0	77.4	0.0	349.8	77.4	0.0	77.4	0.0	349.8	77.4	0.0	77.4
	Total la PVI	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Deplasare	deplasarea spre PTF	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
PTF	rând	48.2	48.2	48.2	48.2	48.2	52.1	52.1	52.1	52.1	52.1	19.7	19.7	19.7	19.7	93.9	93.9	93.9	93.9	93.9	93.9
	așteptarea la poliție	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	2.8	2.8	2.8	2.8	2.8	12.2	12.2	12.2	12.2	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4
	poliția de frontieră	6.3	6.3	6.3	6.3	6.3	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	5.0	5.0	5.0	5.0	2.8	2.8	2.8	2.8	2.8	2.8
	cântar	4.9	4.9	4.9	4.9	4.9	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	3.2	3.2	3.2	3.2	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3
	broker+vamă	20.5	40.4	35.7	39.8	60.8	9.6	34.1	31.2	21.9	9.0	10.5	34.2	18.1	42.3	20.4	26.2	56.9	55.8	45.0	39.5
	scanare cu raze „X”	0.0	13.7	13.7	13.7	13.7	0.0	13.7	13.7	13.7	13.7	0.0	13.7	13.7	13.7	0.0	13.7	13.7	13.7	13.7	13.7
Total	PTF (H)	1.4	1.9	1.8	1.9	2.3	1.2	1.9	1.8	1.7	1.4	0.8	1.5	1.2	1.6	1.2	2.1	2.9	2.9	2.7	2.6
	deplasare spre PTF (H)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	PVI (H)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Total general	1.4	4.4	4.3	4.4	4.8	1.2	5.4	5.3	5.2	4.9	3.3	1.5	3.7	4.1	3.7	2.1	4.9	4.9	4.7	4.6

Anexa C3: Diferențe și comentarii

Toate cifrele sunt în minute, dacă nu se indică (H) ore

Notă: Declarația electronică nu a fost introdusă până în anul 2016. Prin urmare diferențele pentru aceste date nu au fost calculate.

	Procedura	PTF Sculeni			PTF Otaci			PTF Tudora			PTF Leușeni		
		Gol	T1	TIR	Gol	T1	TIR	Gol	T1	TIR	Gol	T1	TIR
PVI	broker	0.0	16.9	-60.5	0.0	16.9	-60.5	0.0	16.9	-60.5	0.0	16.9	-60.5
	Total timp la PVI	0.0	-723.2	-723.2	0.0	-723.2	-723.2	0.0	-723.2	-723.2	0.0	-723.2	-723.2
Deplasare	deplasare spre PTF	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
PTF	rând	34.2	34.2	34.2	52.1	52.1	52.1	0.7	0.7	0.7	-19.2	-19.2	-19.2
	așteptarea la poliție	-15.5	-15.5	-15.5	-2.7	-2.7	-2.7	10.2	10.2	10.2	0.1	0.1	0.1
	poliția de frontieră	3.0	3.0	3.0	1.4	1.4	1.4	1.1	1.1	1.1	-1.9	-1.9	-1.9
	cântar	-3.3	-3.3	-3.3	1.7	1.7	1.7	-0.8	-0.8	-0.8	-2.7	-2.7	-2.7
	broker+vama	-9.6	-24.8	-11.1	-9.4	14.1	-10.2	-0.7	4.7	26.4	-13.5	2.1	-5.9
	scanare cu raze „X”	-14.1	-0.4	-0.4	0.0	13.7	13.7	-11.1	2.6	2.6	-33.6	-19.9	-19.9
Total	PTF (H)	-0.1	-0.1	0.1	0.7	1.3	0.9	0.0	0.3	0.7	-1.2	-0.7	-0.8
	deplasarea spre PTF (H)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	PVI (H)	0.0	-12.1	-12.1	0.0	-12.1	-12.1	0.0	-12.1	-12.1	0.0	-12.1	-12.1
	Total general	-0.1	-12.2	-11.9	0.7	-10.7	-11.1	0.0	-11.7	-11.4	-1.2	-12.7	-12.9

Anexa D: Acțiuni de facilitare a comerțului recomandate de TRS 2013, implementate în ultimii ani.

În timpul pregătirii și realizării TRS 2016 s-a constatat că SV RM și alte agenții au reușit să implementeze o serie de recomandări din raportul TRS 2013. Mai jos se fac trimiteri la principalele recomandări conținute în raportul TRS 2013 și se descriu principalele schimbări observate.

Perfectarea declarațiilor înainte de sosirea mărfuii

Din 1 ianuarie 2016 toate declarațiile la export, cu excepția drepturilor de export suspendate⁴² sunt completate și verificate electronic, înainte de sosirea mărfuii la PTF⁴³. Pentru export aceasta este o procedură obligatorie, în timp ce la import, declararea electronică rămâne a fi optională.

Modulul automatizat de gestionare a riscurilor din ASYCUDA repartizează mărfurile predeclarate pe unul din culoare: roșu/galben/verde/albastru. Această repartizare este ulterior confirmată la prima etapă a controlului documentar, care poate dura cel mult 20 minute.

Deși încă nu putem vorbi de o automatizare completă (subiect abordat în ANEXA D), aceasta reprezintă un mare pas înainte.

Proceduri simplificate pentru agenții economici calificați

În prezent, în PTF și PVI principale sunt prevăzute culoare separate pentru agenții economici autorizați (AEO), iar impactul acestei inițiative asupra timpului a fost inclus ca puncte de date care urmează să fie identificate în TRS.

Încălcarea Convenției TIR prin desigilarea camioanelor la PTF.

Observând camioanele TIR la Leușeni, se constată că în prezent sunt înlocuite doar sigiliile deteriorate.

Autoritățile nu trebuie să solicite cîntărarea tuturor camioanelor la intrare și ieșire.

Camioanele goale care intră pe teritoriul Republicii Moldova nu mai sunt cîntărite. Certificatele internaționale de greutate a vehiculelor sunt acceptate de SV RM. Toate celelalte camioane încă mai trec prin această procedură. Comentariile sunt similare celor de la recomandările de mai sus.

Toate mărfurile sunt vămuite pentru export la posturile vamale interne și tranzitul în baza declarației T1

Din 1 ianuarie 2016 a fost anulată, cu excepția mărfurilor pentru care este suspendată plata drepturilor de export, ceea ce reprezintă aproximativ 3% din camioane.

Declarațiile repartizate pe culoarul verde nu ar trebui să fie perfectate de secția valoarea în vamă.

În prezent culoarul verde este limitat la 20 de minute. Acest lucru permite efectuarea unei verificări documentare primare. Doar culoarele roșu și galben sunt repartizate secției valoarea în vamă. Este posibil ca o declarație de pe culoarul verde să fie trecută pe culoarul galben sau verde, însă acest lucru nu poate fi făcut de către inspectorul care examinează declarația fără aprobarea șefului de tură.

S-a observat că în prezent procedurile existente pentru poliția de frontieră, serviciile sanitare - veterinară și fitosanitară la PTF rămân, în general, neschimbate din 2013, cu excepția unor proceduri simplificate pentru poliție care, în prezent, cere doar o singură oprire în ambele direcții, pe când anterior poliția era prezentă atât la procedurile la intrare cât și la ieșire în ambele direcții.

⁴²Plăți suspendate includ mărfuri depozitate, scutite de impozite, precum și alte tranzacții speciale pentru care plățile nu sunt oficial încasate la sosire la frontieră.

⁴³PVI nu mai sunt implicate în exporturi generale.

Anexa E: Date de la PTF puse la dispoziție de sistemele informatiche ale Serviciului Vamal și poliția de frontieră

Camion/tip declarație		Import (minute la PTF)													
		În general			Leușeni			Sculeni			Tudora			Otaci	
		Timpul mediu	Interval de încredere de 95%	Timpul mediu	Interval de încredere de 95%	Timpul mediu	Interval de încredere de 95%	Timpul mediu	Interval de încredere de 95%	Timpul mediu	Interval de încredere de 95%	Timpul mediu	Interval de încredere de 95%	Timpul mediu	Interval de încredere de 95%
camion gol		113	48 177	182	-6 370	99	77 121	31	21 42	43	34 52				
camion cu marfă, în general		146	124 167	157	142 172	174	26 323	136	83 189	113	67 159				
T1		145	117 174	178	164 192	197	4 391	92	57 127	105	68 142				
TIR		121	68 174	82	70 94	107	32 181	150	35 264	184	-61 430				
DAU	General	156	141 172	188	168 208	393	19 767	78	67 89	74	56 91				
	roșu	145	107 182	169	141 198	110	70 151	118	40 195	181	-44 406				
	galben	146	104 188	173	153 192	82	68 97	151	-13 316	100	22 178				
	verde	123	103 143	168	132 204	101	79 122	88	48 128	62	57 68				
	albastru	139	90 188	145	98 192	520	-447 1487	41	22 61	94	64 124				
Camion/tip declarație		Export (minute la PTF)													
		În general			Leușeni			Sculeni			Tudora			Otaci	
		Timpul mediu	Interval de încredere de 95%	Timpul mediu	Interval de încredere de 95%	Timpul mediu	Interval de încredere de 95%	Timpul mediu	Interval de încredere de 95%	Timpul mediu	Interval de încredere de 95%	Timpul mediu	Interval de încredere de 95%	Timpul mediu	Interval de încredere de 95%
camion gol		34	31 36	31	29 33	45	35 54	32	27 37	22	19 25				
camion cu marfă, în general		88	65 112	108	52 165	70	61 79	89	51 128	72	31 113				
T1		81	57 106	90	56 124	100	26 174	52	41 63	45	23 66				
TIR		67	51 84	118	23 214	106	1 211	68	60 76	48	35 61				
DAU	General	86	56 115	83	75 91	61	56 65	138	22 255	49	41 58				
	roșu	185	-7 376	66	55 78	65	53 77	322	-89 734	56	25 87				
	galben	71	57 85	87	51 123	61	52 69	76	33 119	51	29 74				
	verde	67	63 71	84	76 92	60	54 66	64	55 73	48	38 58				

* Notă – valorile negative inferioare ale intervalelor de încredere se datorează unui sau mai multor factori, și anume: gradul înalt de variabilitate a valorilor, timpul mediu nesemnificativ, numărul insuficient de observații pentru asigurarea unei estimări mai exacte.

Anexa Y: Colectarea de date la PVI și PTF

O echipă de observatori au colectat datele la PTF, fiind responsabili de analiza concomitentă a 3-4 procese. Pentru fiecare proces observatorii au avut formulare pentru completare, un cronometru care a fost sincronizat cu cronometrele celorlalți observatori și un stilou pentru a lua notițe.

Aflarea observatorilor la PTF a fost coordonată cu Serviciul Vamal și Poliția de Frontieră.

La PVI, observatorii au lucrat cu brokerii vamali în vederea completării unui formular special (formularul nr. 5).

Serviciul Vamal a furnizat informații privind intrarea în și ieșirea camioanelor din PVI în formă de copii carbon din registre. Numerele de înmatriculare a camioanelor și numele agenților economici erau acoperite și doar data, ora și minuta intrării/ieșirii erau disponibile.

Serviciul Vamal a furnizat, de asemenea, și un extras din ASYCUDA și UNIPASS cu privire la timpii la PVI și un alt extras privind timpii la PTF.

Anexele de mai jos conțin formularele folosite de operatorii din teren.

Operatorii doar au monitorizat și nu au intervenit în proces, și nici nu au vorbit cu șoferii sau inspectorii vamale, cu excepția cazurilor când au fost întrebați.

Anexa Y1: Copii ale formularelor.

Formularul 0. Foaia de titlu

(Acest formular se completează pentru fiecare set de formulare complete pentru un anumit proces)

1. **Data observației**(ZZ / LL) _____ /
2. **Observator**(nume) _____
3. **Codul setului**(seturile sunt numerotate în felul următor: L01...L28 pentru Leușeni, S01..S02 pentru Sculeni, etc. Toate codurile sunt unice și consecutive)
4. **Timpul când a început observația** (coresponde cronometrului 00:00:00) :
5. **Condițiile meteo** (narativ) _____

6. **Condițiile speciale** (nelegate de condițiile meteorologice) _____

7. **Alte observații:** _____

Formularul 1. Poliția și cântarul de mașini

(ordinea proceselor ar putea fi diferită)

Codul setului _____ intrare _____ ieșire _____

Nr	Nr. de înmatriculare al camionului	Timpul: camionul intră pe teritoriul PTF	Timpul: camionul se oprește	Timpul: camionul părăsește cântarul de mașini	Timpul: camionul se oprește pentru controlul poliției de frontieră	Timpul: camionul pleacă de la poliția de frontieră	camionul cu marfă (da/nu)

Formularul 2a: Informații despre camioanele care trec prin proceduri vamale

Nr. _____ (completat de observator în următorul format: A01XXX, unde A01 – codul setului și XXX – numărul de identificare, începând cu 001, în ordine crescăndă, cealaltă parte a formularului este completată de inspectorul vamal, apoi acesta va fi compilat cu Formularul 2b)

Nr. de înmatriculare al camionului:			
Camion cu marfă	Da <input type="checkbox"/>	Nu <input type="checkbox"/>	
Statut AEO	Da <input type="checkbox"/>	Nu <input type="checkbox"/>	
Tipul declarației			
Intrare	Ieșire		
import electronic	<input type="checkbox"/>	export electronic	<input type="checkbox"/>
T1	<input type="checkbox"/>	T1	<input type="checkbox"/>
TIR	<input type="checkbox"/>	TIR	<input type="checkbox"/>
Import	<input type="checkbox"/>	Export	<input type="checkbox"/>
Controale adiționale (se completează dacă este cazul)			
Scanare cu raze „X”	<input type="checkbox"/>		
Control fitosanitar	<input type="checkbox"/>		
Control sanitari-veterinar	<input type="checkbox"/>		
Culoar (se completează dacă este cazul)			
roșu	<input type="checkbox"/>		
galben	<input type="checkbox"/>		
verde	<input type="checkbox"/>		
albastru	<input type="checkbox"/>		

Formularul 2b: Proceduri vamale

Codul setului _____ intrare _____ ieșire _____

Nr	Nr. de înmatriculare al camionului	Timpul:camionul se oprește pentru a trece procedurile vamale (și alte proceduri)	Timpul: camionul pleacă

Formularul 3. Plăți bancare și ANSA

Codul setului_____

Nr	Obiect (ANSA sau plăți bancare)	Subiect (descriere succintă a persoanei care așteptă în rând/la ghișeu)	Timp:Se pune în rând	Timp:Se apropie la ghișeu	Timp:Pleacă de la ghișeu	Plata bancară face parte din procedura ANSA? (Da/Nu)

Formularul 4. Scanarea cu raze „X”

Codul setului _____

Nr	Nr. de înmatriculare al camionului	Timp:camionul se pune în rând	Timp:camionul intră în scaner / începe procesul	Timp:camionul părăsește scanerul/părăsește locul de scanare

Formularul 5. Activitatea brokerului vamal la PVI

Data _____ PVI _____ Numele brokerului vamal _____

Nota: momentul în timp este reprezentat în HH:OO. Dacă procesul continuă și în ziua următoare, 24h sunt adăugate la HH

Nr	Numărul de înregistrare a declarației	Numărul articolelor din declarație	Drepturile de import au fost achitare? (da/nu)	Declarația a fost electronică? (da/nu)	Este o declarație la import sau export ?	Timpul când brokerul a primit documentele	Brokerul a primit documentele prin poșta electronică sau pe suport de hârtie?	Timpul când brokerul a început să lucreze cu declarația	Timpul când brokerul a plasat declarația în ASYCUDA	Timpul când brokerul a prezentat declarația pe suport de hârtie Serviciului Vamal	Comentarii

Formularul 6. Rândul la intrarea în PTF pentru camioanele la ieșire

Codul setului _____

Nr	Nr. de înmatriculare al camionului sau altă informație de identificare	Timp:camionul se pune în rând	Timp:camionul intră în PTF

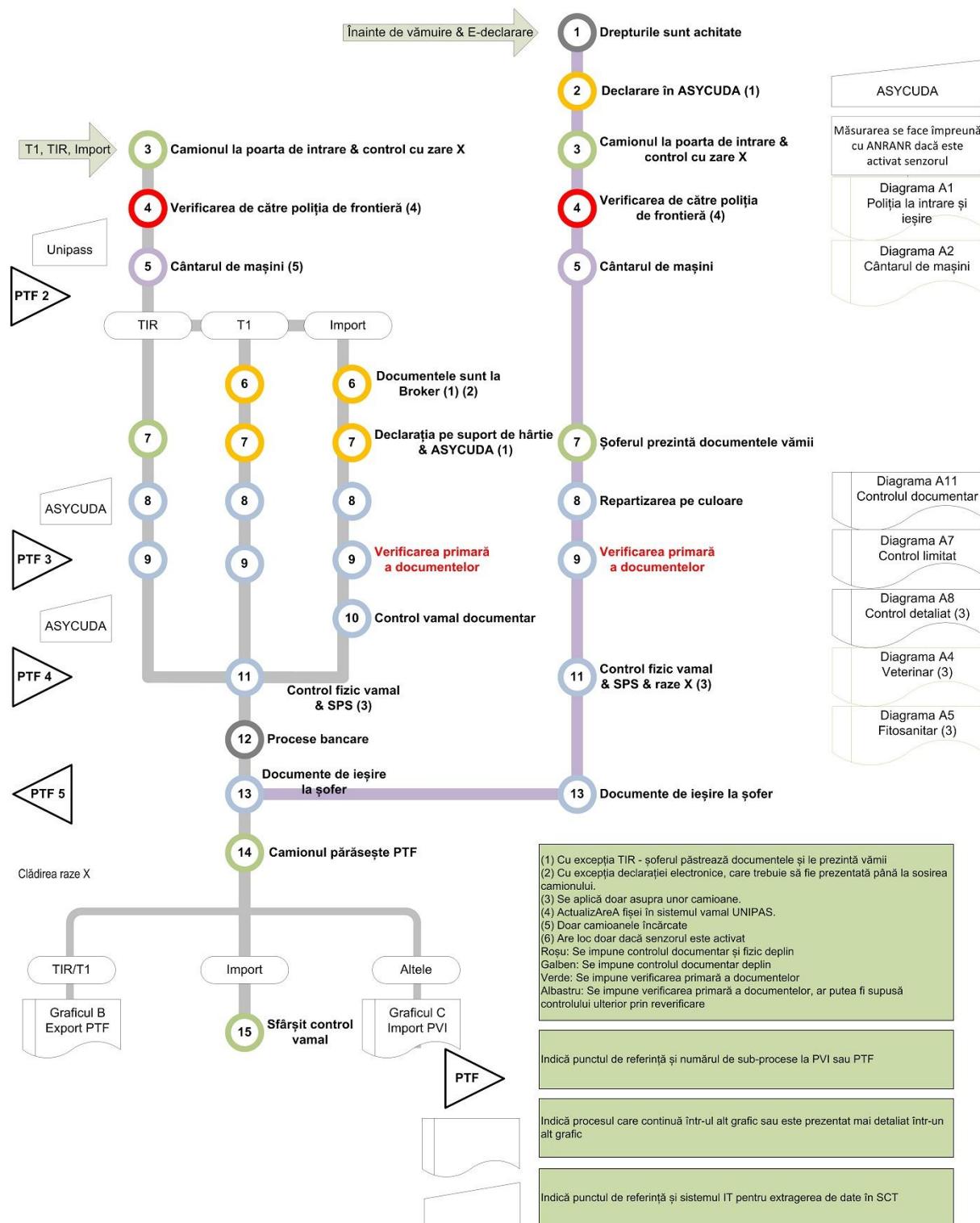
Anexa Z: Schema logică a procedurilor

Anexa Z1: Schema A: intrarea în punctele de trecere a frontierei

Diagrama A: Intrare la punctele de trecere a frontierei: 2016 (proiect)

Include proceduri simplificate, e-import, TIR, T1 și include proceduri simplificate, Import electronic, TIR, T1 și import clasic

Completat la data de 24 februarie 2016



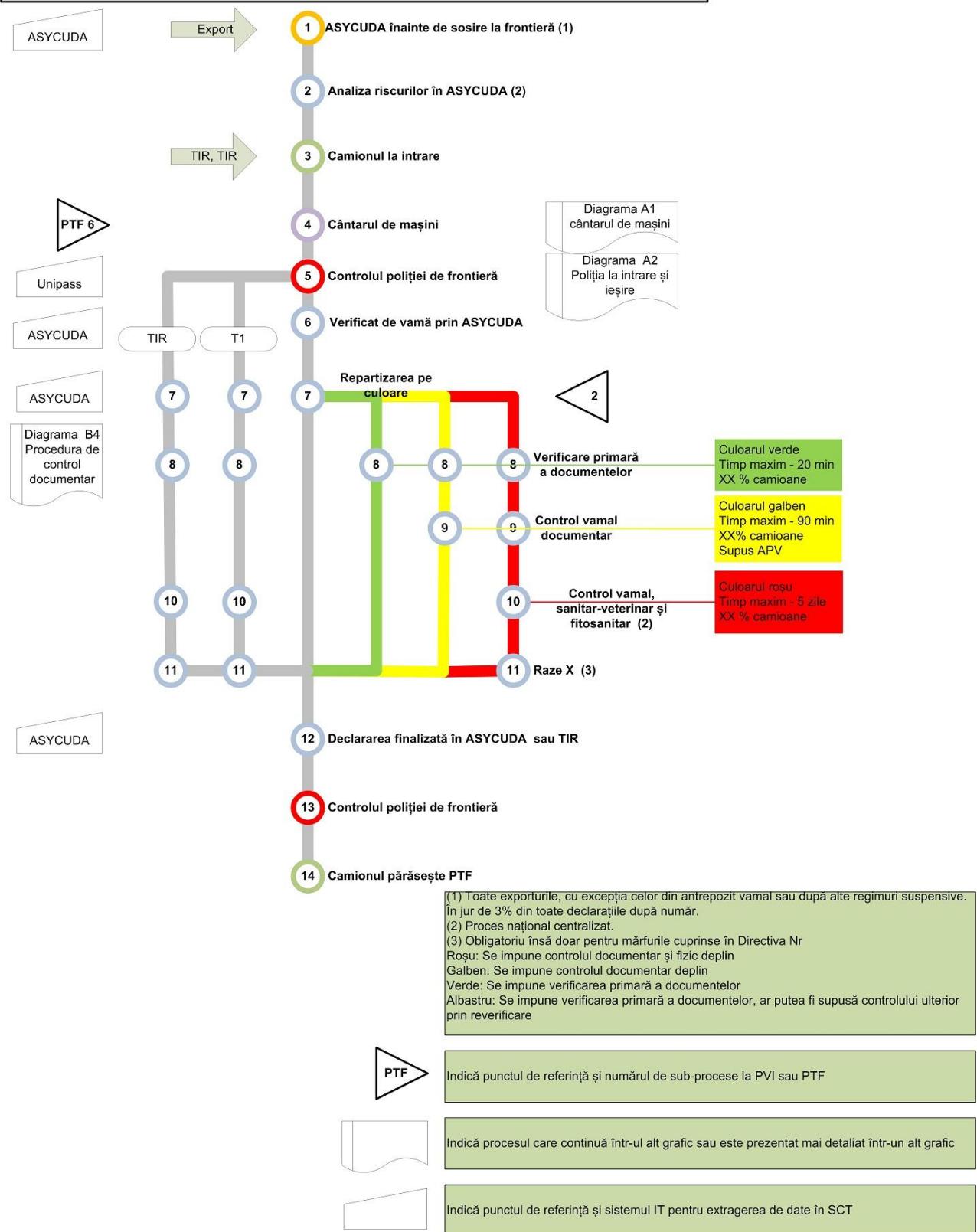
Anexa Z2: Schema B. ieșirea din punctele de trecere a frontierei

Diagrama B: ieșire la punctele de trecere a frontierei: 2016 (proiect)

Incluse proceduri simplificate și TIR

Noul sistem este obligatoriu începând cu 1 ianuarie 2016

Completat la data de 24 februarie 2016



Anexa Z3: Schema C. posturile vamale interne

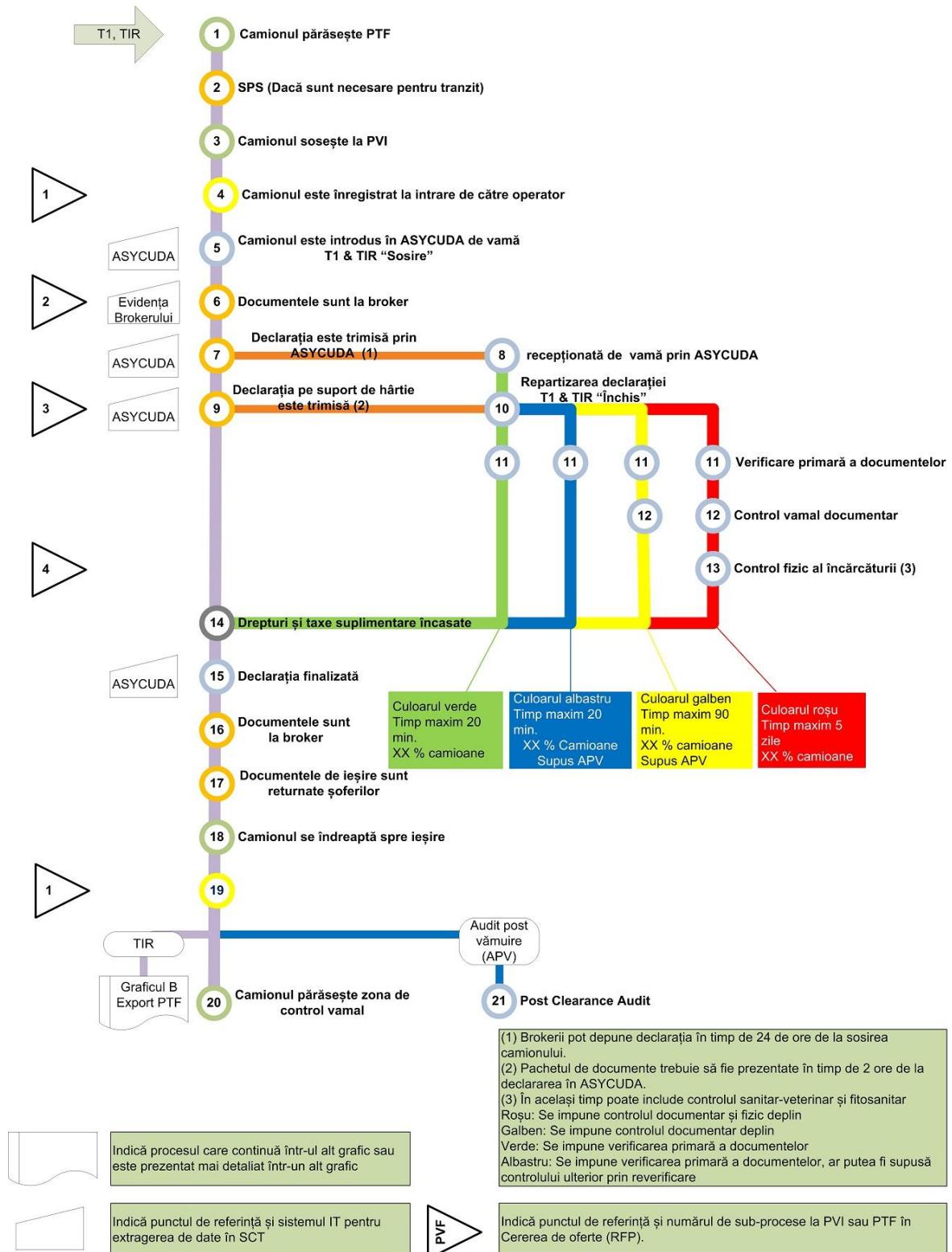
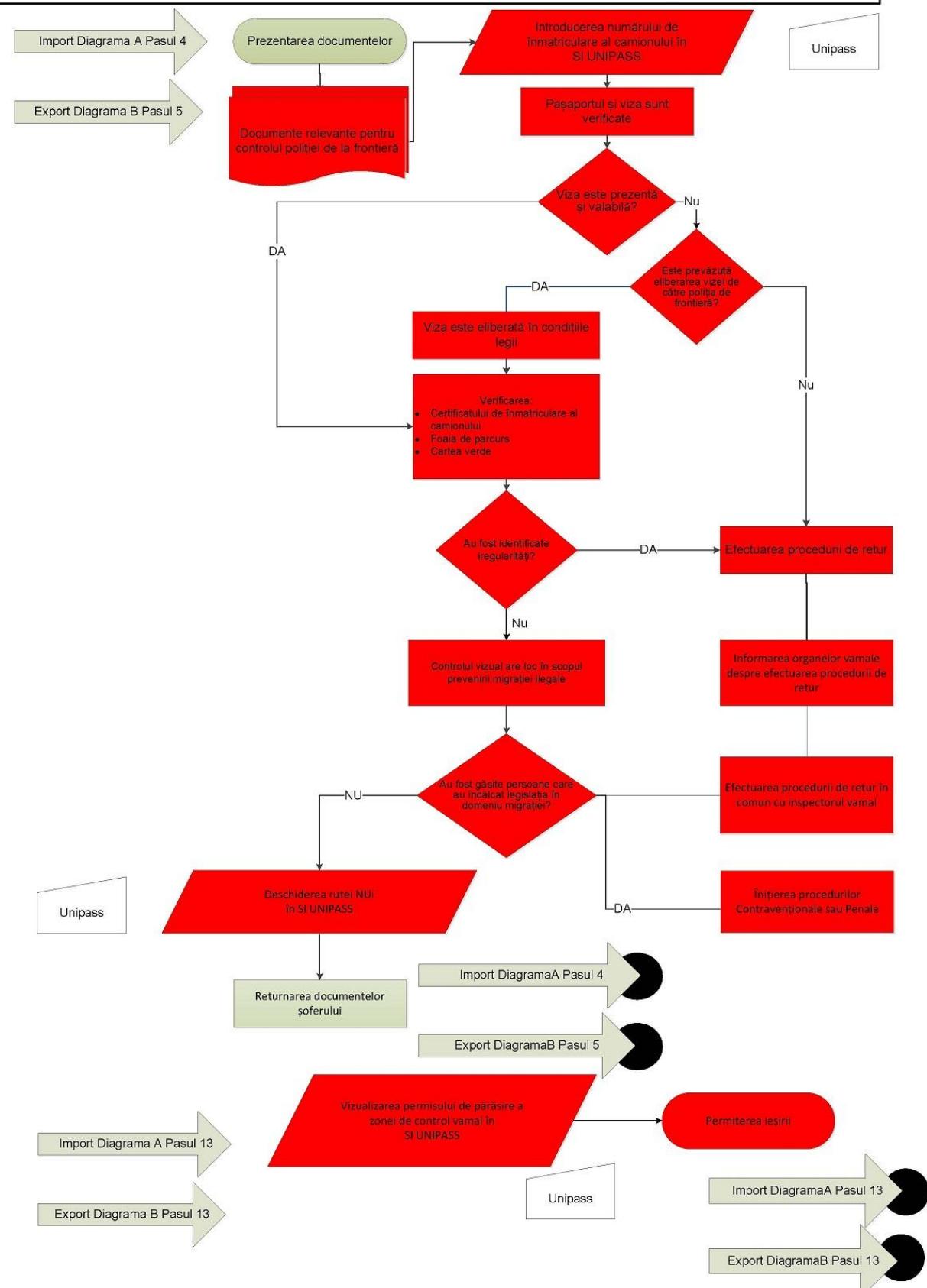


Diagrama A1: Procedurile de control ale poliției de frontieră
Completată la data de 24 februarie 2016



**Diagrama A2: Cântarul de mașini
Completat la data de 24 februarie 2016**

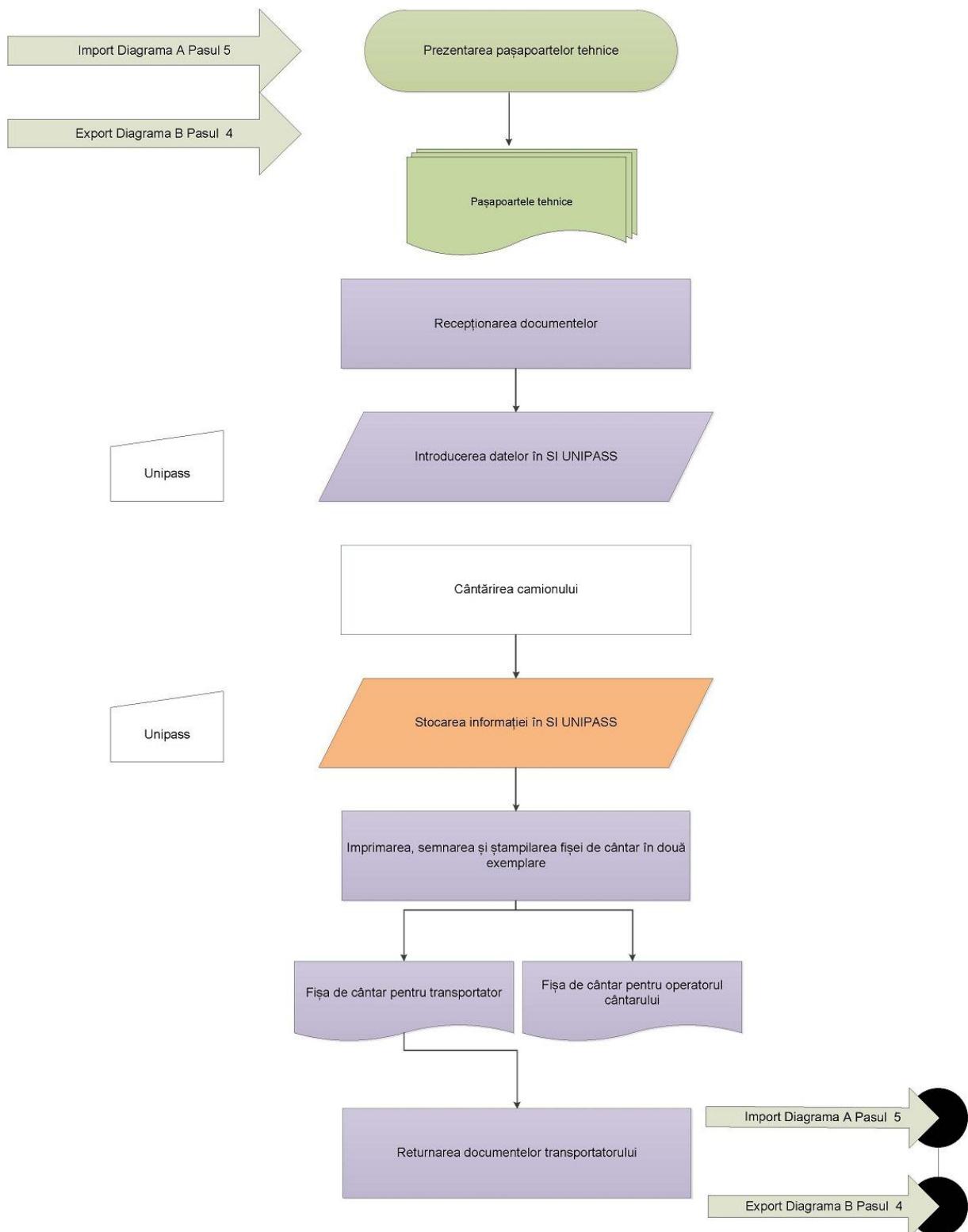
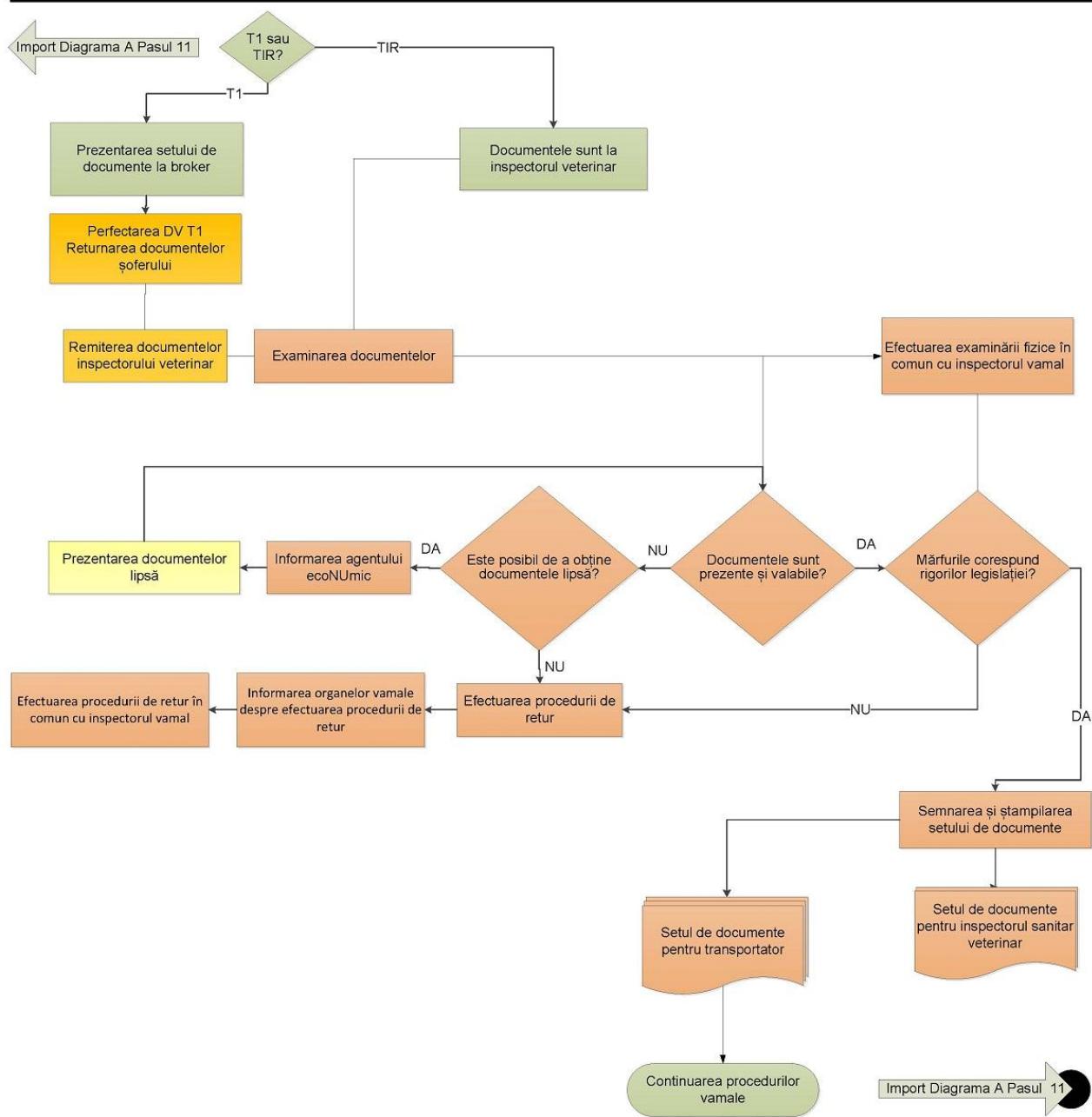
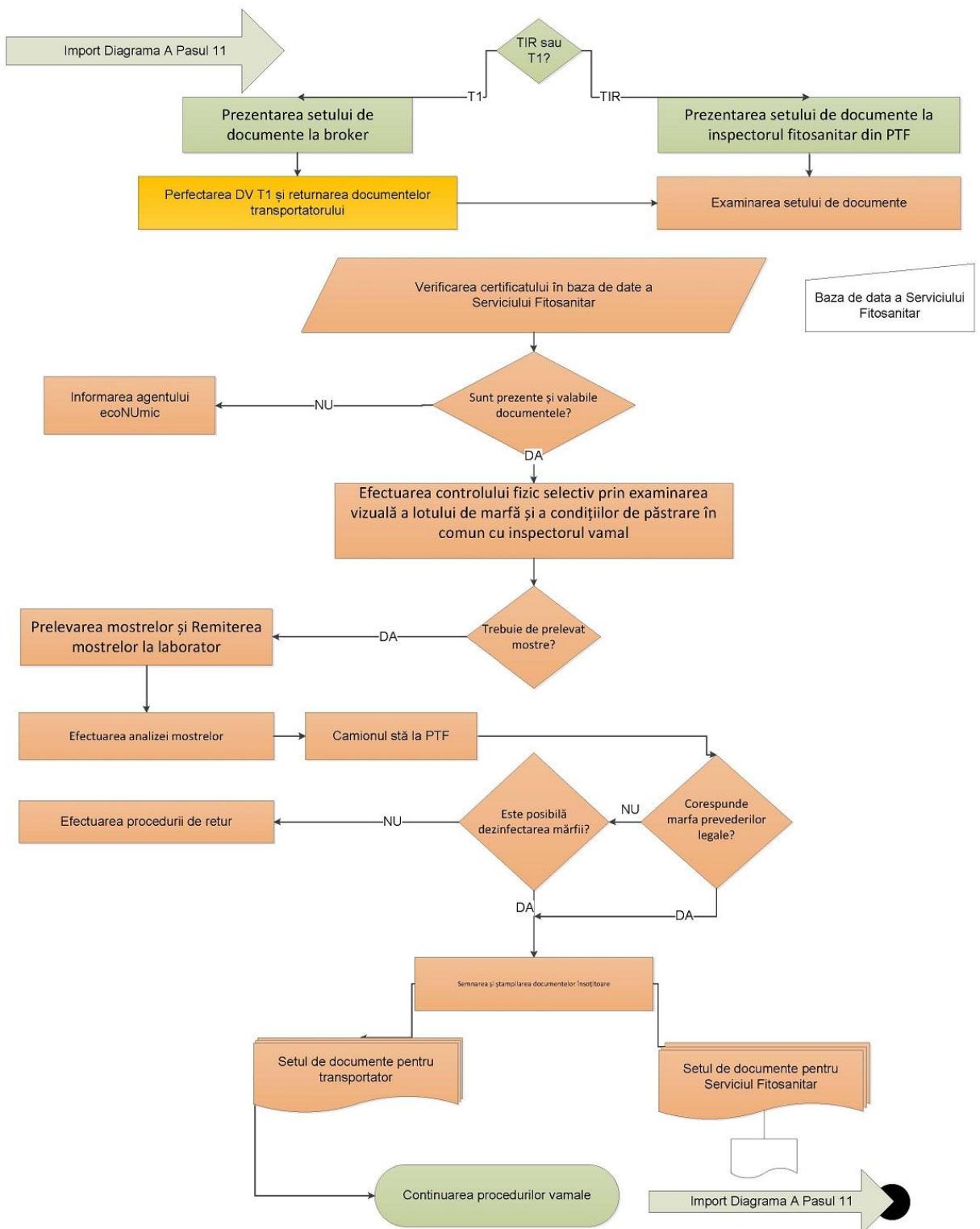


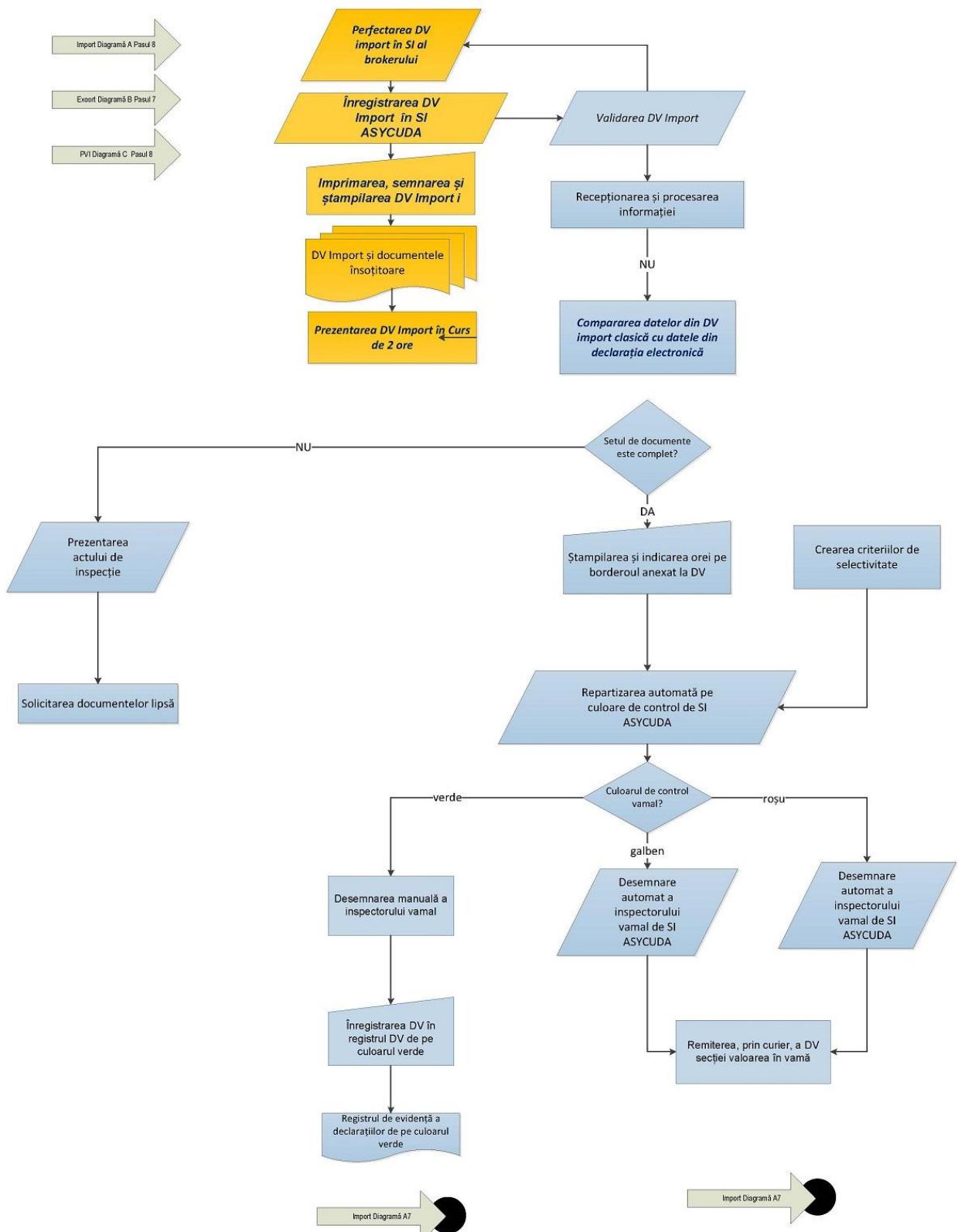
Diagrama A4: Controlul veterinar la frontieră
Proces învechit, eliminat în cadrul procesului de facilitare a comerțului
 Completat la data de 24 februarie 2016



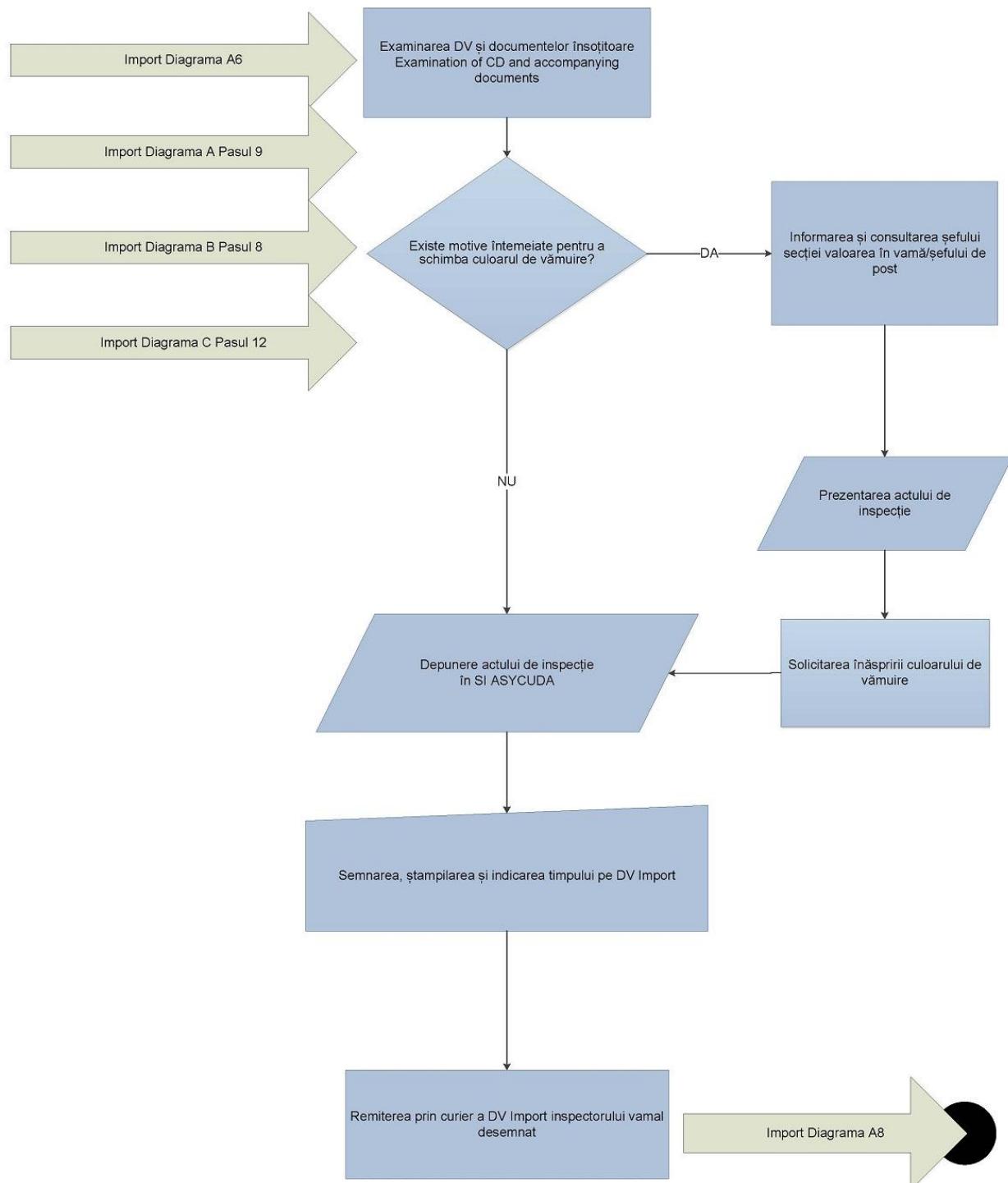
**Diagrama A5: Procese fitosanitare la import:
Completat la data de 24 februarie 2016**



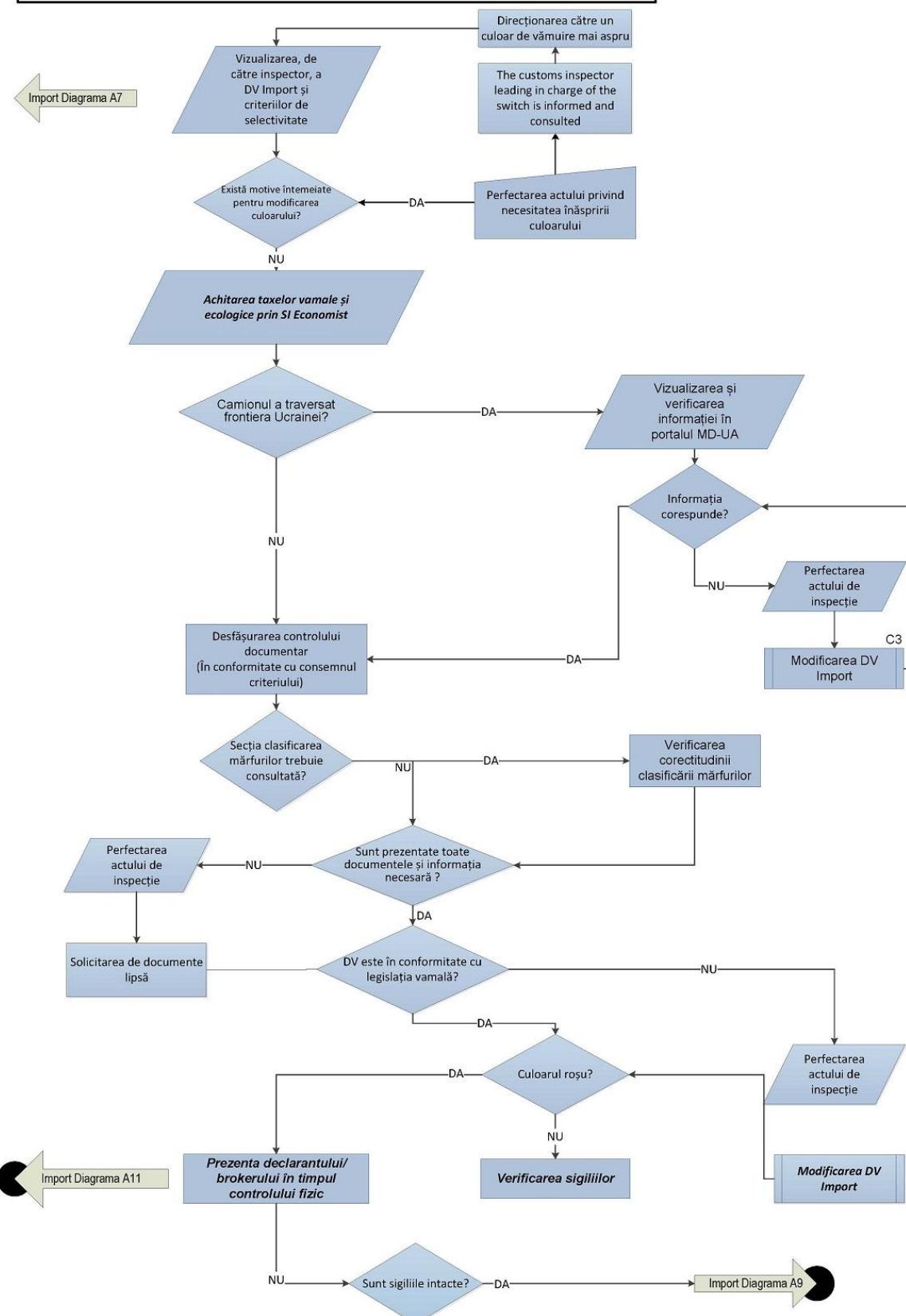
**Diagrama A6: Posturile vamale de frontieră:
Procesele de declarare primară**
Completed 24 February 2016



**Digrama A7: Posturile vamale de frontieră:
Procesul de verificare a valorii în vamă**
Completat la data de 24 februarie 2016

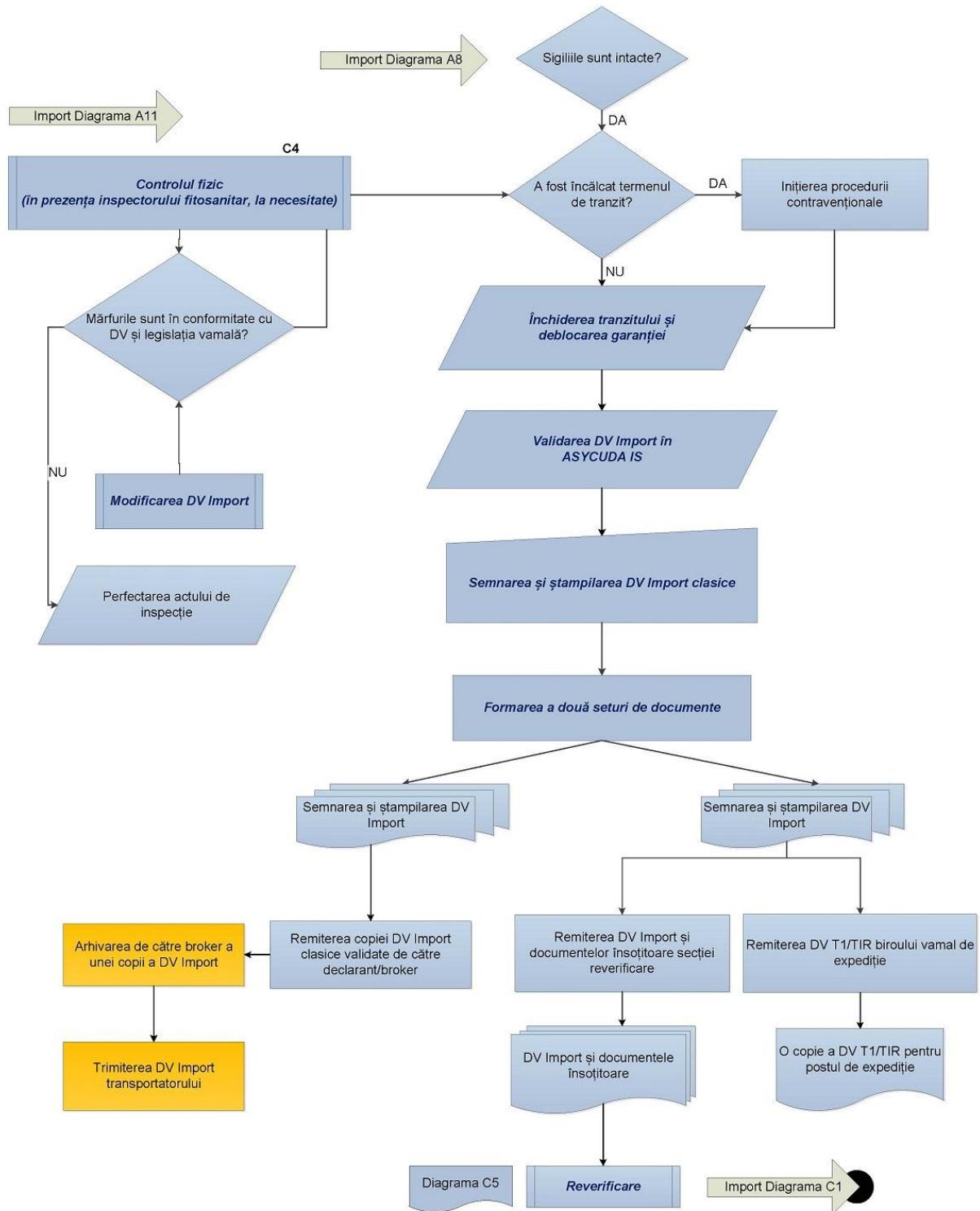


**Diagrama A8: Posturile vamale de frontieră:
Revizuirea repartizării pe culoare (RVA)**
Completat la data de 24 Februarie 2016

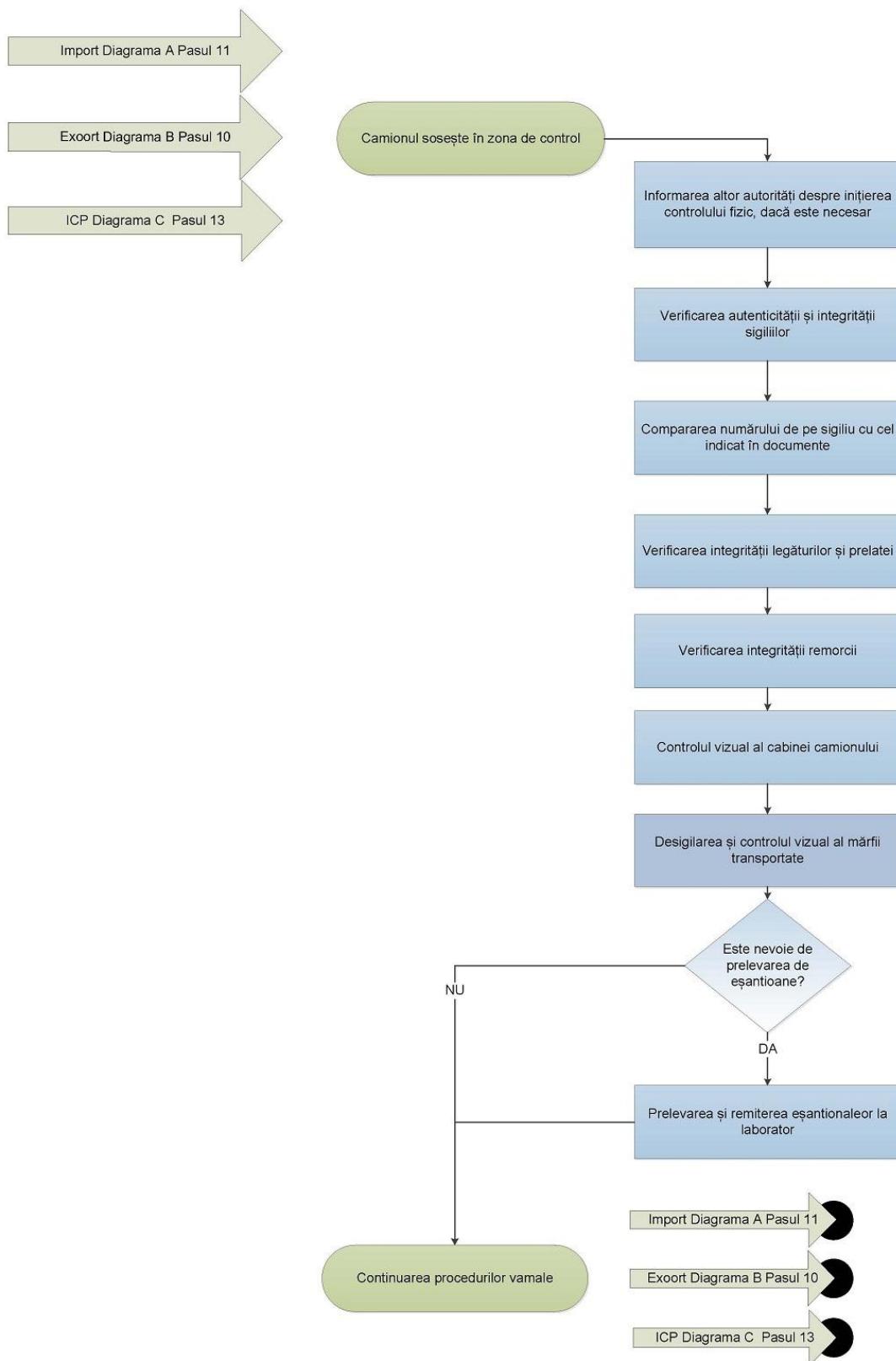


**Diagrama A9: Posturile vamale de frontieră:
Sigiliu intacte**

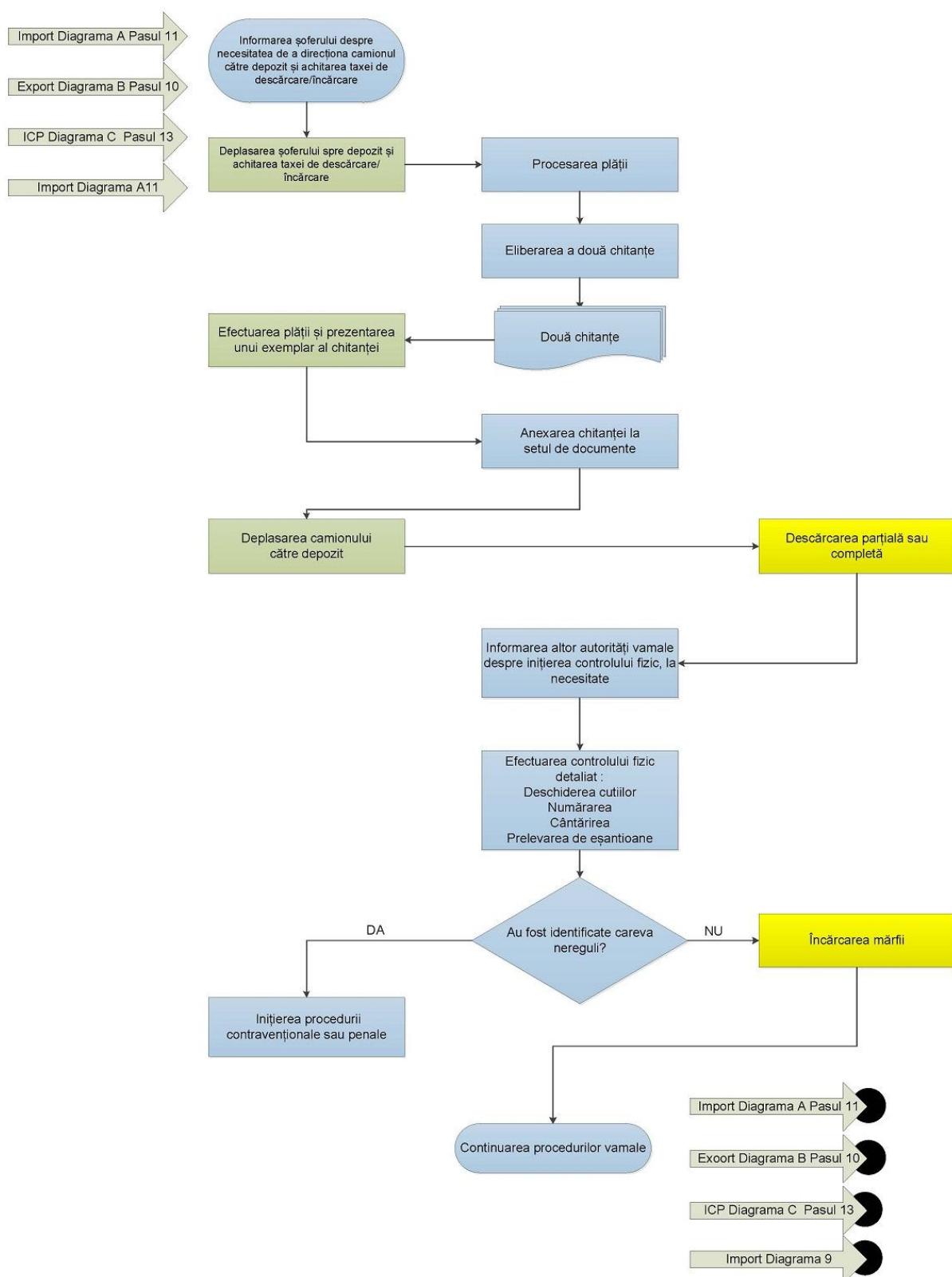
Completat la data de 24 Februarie 2016



**Diagrama A10: Posturile vamale de frontieră:
Controlul fizic**
Completat la data de 24 Februarie 2016

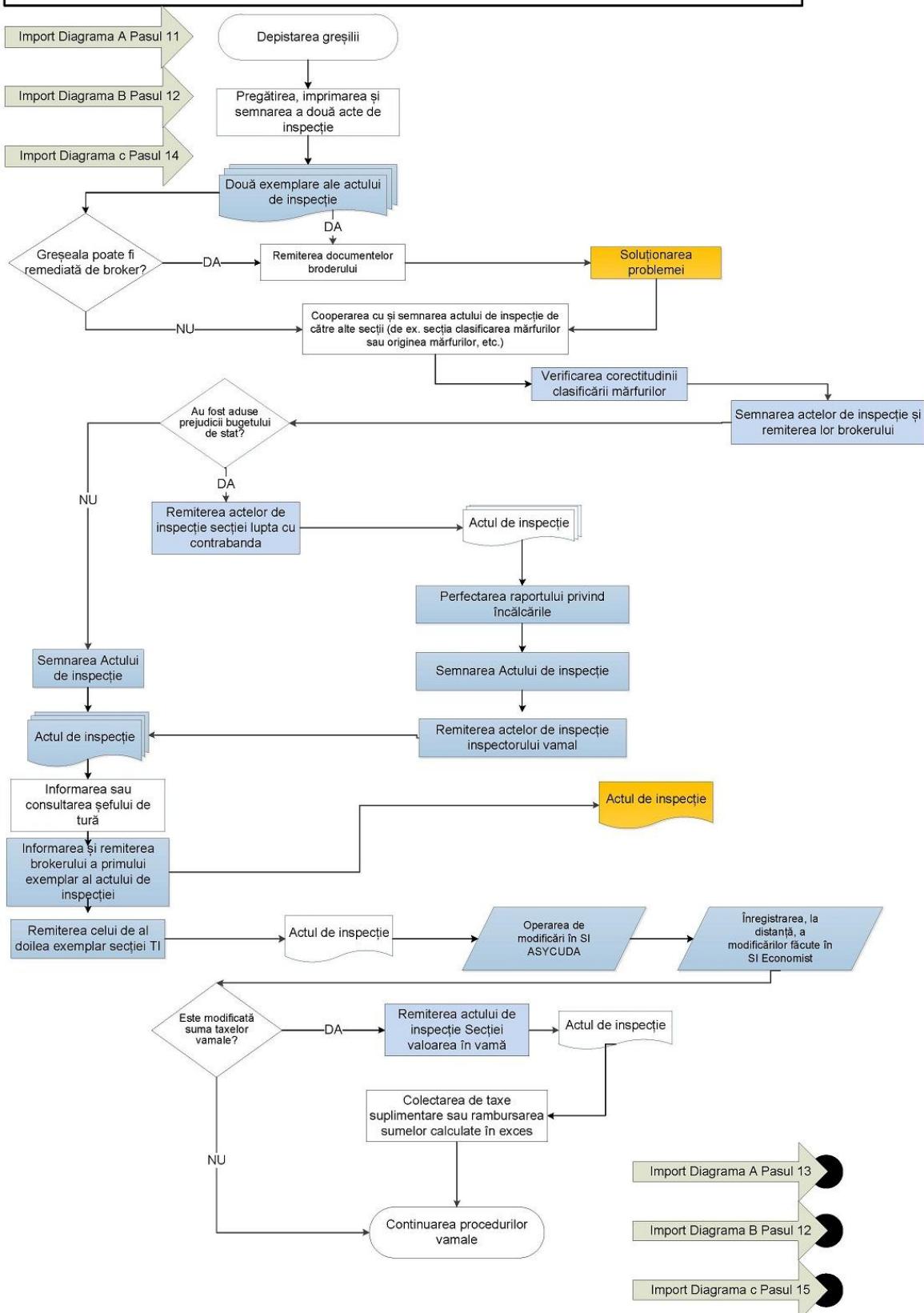


**Diagrama A11: Posturile vamale de frontieră:
Controlul fizic detaliat la depozitul vamal
Completat la data de 24 Februarie 2016**

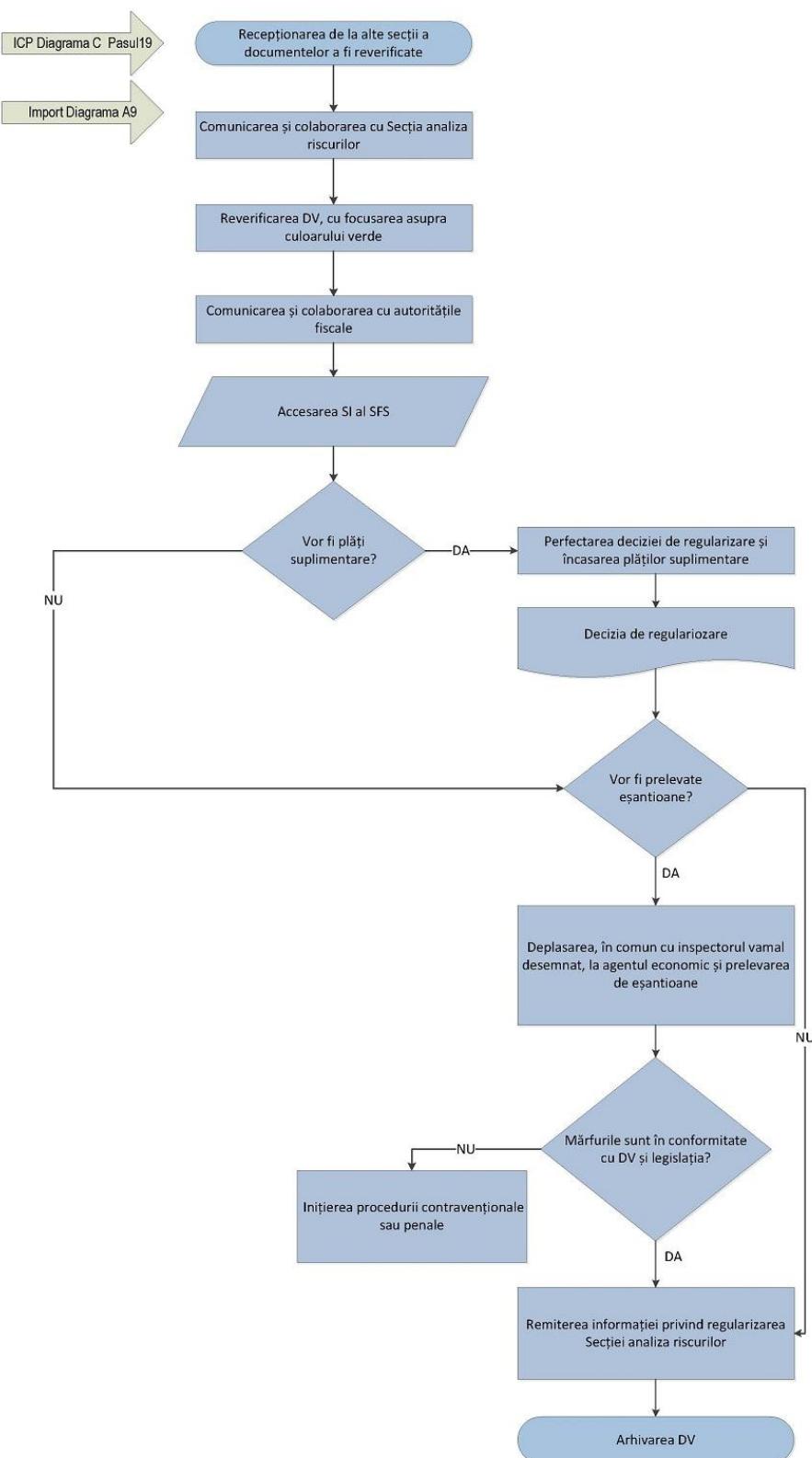


**Diagrama A12: Posturile vamale de frontieră:
Modificarea declarației vamale după efectuarea
controalelor fizic și documentar**

Completat la data de 24 Februarie 2016



**Diagrama C1: Posturi Vamale Interne:
Reverificarea**
Completat la data de 24 Februarie 2016



**Diagrama C2: Posturi Vamale Interne:
C2. Controlul veterinar al alimentelor la PVI Import**
Completat la data de 24 Februarie 2016

